BUDGET D'EXPLOITATION 2011

ADOPTÉ – 12 novembre 2010

AMT

Agence métropolitaine de transport

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACTU	Association canadienne du transport urbain
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQLPA	Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRT	Conseil régional de transport
CUM	Communauté urbaine de Montréal
DAT	Distributrice automatique de titres
IPC	Indice des prix à la consommation
IPT	Indice du prix transport
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
PEPM	Programme d'entretien préventif majeur
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM	Réseau de transport métropolitain
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

Notre MISSION

ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Table DES MATIÈRES

1.	**BUDGET D'EXPLOITATION**	11
1.1.	SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES	12
1.1.1.	Revenus perçus	12
1.1.2.	Utilisation prévue	12
2.	**SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN**	14
2.1.	TARIFICATION MÉTROPOLITAINE (TRAM)	14
2.1.1.	Indexation des tarifs TRAM	14
2.1.2.	Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM	14
2.2.	TARIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	15
2.2.1.	Indexation des tarifs TRAIN	15
2.2.2.	Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN	15
2.2.3.	Accès gratuit au réseau de trains de banlieue	15
2.3.	TARIFICATION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN	15
2.4.	RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES TRAM	16
2.4.1.	Prévisions 2010-2011	16
2.4.2.	Méthode de partage des recettes métropolitaines	16
3.	**FINANCEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO**	20
4.	**SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT**	22
4.1.	AIDE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN	23
4.2.	AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ	24
5.	**ACHALANDAGE AMT**	25
5.1.	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	25
5.2.	AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS	25
6.	**RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS**	26
6.1.	ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS	27
6.2.	RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS	29
6.2.1.	Express Chevrier	30
7.	**TRANSPORT ADAPTÉ**	33
8.	**RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE**	33
8.1.	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	34
8.2.	CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE	36
8.3.	REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE	37
8.3.1.	Ligne Deux-Montagnes	37
8.3.2.	Ligne Vaudreuil-Hudson	38
8.3.3.	Ligne Blainville-Saint-Jérôme	39
8.3.4.	Ligne Mont-Saint-Hilaire	40
8.3.5.	Ligne Candiac	41
9.	**SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF**	42
10.	**DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**	44
11.	**AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES**	45
	ANNEXE A	46

TABLEAUX

TABLEAU 1 Indicateurs de la performance 10
TABLEAU 2 Budget d'exploitation 2011 11
TABLEAU 3 Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2010-2011 12
TABLEAU 4 Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2010-2011 13
TABLEAU 5 Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2011 et comparaison avec les tarifs 2010 14
TABLEAU 6 Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant 14
TABLEAU 7 Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2011 et comparaison avec les tarifs 2010 15
TABLEAU 8 Évolution des recettes métropolitaines – 2001-2011 16
TABLEAU 9 Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2010-2011 17
TABLEAU 10 Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2001-2011 17
TABLEAU 11 Contribution annuelle des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007) 20
TABLEAU 12 Contribution annuelle nette des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007 réparti) 20
TABLEAU 13 Détail des contributions annuelles des municipalités par AOT 21
TABLEAU 14 Subventions totales 22
TABLEAU 15 Répartition de l'aide au métro – 2010-2011 23
TABLEAU 16 Répartition de l'aide aux autobus – 2010-2011 23
TABLEAU 17 Répartition de l'aide au rabattement – 2010-2011 23
TABLEAU 18 Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2010-2011 24
TABLEAU 19 Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2010-2011 24
TABLEAU 20 Tarifs locaux de référence pour 2010 et 2011 24
TABLEAU 21 Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2010-2011 27
TABLEAU 22 Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport – 2010-2011 28
TABLEAU 23 Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2010-2011 29
TABLEAU 24 Contributions municipales - Expresse métropolitains – 2010-2011 30
TABLEAU 25 Revenus et dépenses - Express Chevrier – 2010-2011 31
TABLEAU 26 Indicateurs de performance - Express Chevrier – 2001-2011 33
TABLEAU 27 Contribution de l'AMT au transport adapté – 2010-2011 33
TABLEAU 28 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2010-2011 35
TABLEAU 29 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2001-2011 35
TABLEAU 30 Variation des contributions municipales nettes – 2001-2011 36
TABLEAU 31 Contributions municipales nettes – 2010-2011 36
TABLEAU 32 Évolution des contributions municipales nettes – 2001-2011 36
TABLEAU 33 Revenus et dépenses - Ligne Deux-Montagnes – 2010-2011 37
TABLEAU 34 Indicateurs de performance - Ligne Deux-Montagnes – 2001-2011 37
TABLEAU 35 Revenus et dépenses - Ligne Vaudreuil-Hudson – 2010-2011 38
TABLEAU 36 Indicateurs de performance - Ligne Vaudreuil-Hudson – 2001-2011 38
TABLEAU 37 Revenus et dépenses - Ligne Blainville-Saint -Jérôme – 2010-2011 39
TABLEAU 38 Indicateurs de performance - Ligne Blainville-Saint -Jérôme 2001-2011 39
TABLEAU 39 Revenus et dépenses - Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2010-2011 40
TABLEAU 40 Indicateurs de performance - Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2001-2011 40
TABLEAU 41 Revenus et dépenses - Ligne Candiac – 2010-2011 41
TABLEAU 42 Indicateurs de performance - Ligne Candiac – 2001-2011 41
TABLEAU 43 Soutien au développement – 2010-2011 43
TABLEAU 44 Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2010-2011 44
TABLEAU 45 Autres postes budgétaires – 2010-2011 45

FIGURES

FIGURE 1 Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2011 12
FIGURE 2 Évolution des recettes métropolitaines – 2001-2011 16
FIGURE 3 Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2001-2011 25
FIGURE 4 Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2001-2011 28
FIGURE 5 Indicateurs de performance – Express Chevrier– 2001-2011 31
FIGURE 6 Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2001-2011 35
FIGURE 7 Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2001-2011 37
FIGURE 8 Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2001-2011 38
FIGURE 9 Indicateurs de performance – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2001-2011 39
FIGURE 10 Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2001-2011 40
FIGURE 11 Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2001-2011 41

2011 : de bonnes nouvelles pour les transports collectifs

Une hausse des tarifs limitée à l'inflation

Première bonne nouvelle pour notre clientèle : la hausse des tarifs TRAM et TRAIN se limite à l'inflation, qui se situe cette année à 1,5 %. Une mesure qui vient encourager l'utilisation régulière des transports collectifs. Dans un contexte où les embouteillages engorgent chaque jour un peu plus les voies d'accès routiers vers le centre-ville de Montréal, cette tarification est en effet un incitatif véritable pour ceux qui ont à se déplacer chaque jour pour se rendre à leur lieu de travail ou d'études.

Un nouveau cadre financier

Une autre bonne nouvelle, et non des moindres, a été annoncée au printemps 2010 par le gouvernement du Québec. Elle touche les redevances de taxe sur l'essence que ce dernier verse à l'AMT pour financer les transports collectifs. Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT recevait jusque-là une taxe de 0,015 $. Depuis le 1er mai 2010, cette taxe a été augmentée de 0,015 $. Pour 2011, cette hausse représente 50,4 M$ à redistribuer en plus aux organismes de transport de la région métropolitaine de Montréal.

Révision prochaine de la Loi de l'AMT

Conséquence du nouveau cadre financier, la Loi de l'AMT devrait être révisée dans les mois qui viennent. Ce nouveau contexte entraîne en effet certains ajustements. Tout d'abord, l'AMT amende son budget 2010 pour rapatrier dans son Fonds d'exploitation ses revenus commerciaux qui étaient historiquement imputés au Fonds d'immobilisations. Cette mesure vient répondre aux demandes des partenaires de l'AMT. Elle permet de rapprocher ces revenus commerciaux des dépenses nécessaires à l'exploitation des équipements, mais surtout elle diminue la pression pour le financement de son budget d'exploitation. De plus, l'AMT incorpore dans son budget amendé 2010 la hausse de taxe sur l'essence votée au dernier budget provincial et entérinée par l'ensemble des municipalités de son territoire. Rappelons que la répartition de ces revenus supplémentaires sera précisée par le gouvernement provincial dans les mois à venir.

L'Agence travaille aussi à finaliser sa politique de capitalisation qui précisera les périodes de financement de son futur service de dette à imputer aux coûts d'exploitation lors des exercices futurs. L'instauration de cette nouvelle politique, qui devra s'harmoniser avec les changements à la nouvelle Loi sur l'AMT, répondra aux demandes de ses partenaires, de son conseil d'administration et du vérificateur général du Québec.

En outre, diverses stratégies seront précisées au sujet des modes de financement de ses actifs. L'instauration d'un fonds de roulement devrait dicter la période d'amortissement et de financement des actifs d'une durée de vie de moyen terme alors que d'autres seront financés tout simplement en espèces. Un autre effet de cette réforme précise que tout service de dette sera concentré d'abord dans le Fonds d'immobilisations et sera transféré ultérieurement aux centres de coût concernés.

Un volet particulier de la gestion des risques officialisera la nouvelle approche favorisant la provision des réserves nécessaires à la couverture des déductibles d'assurances générales.

L'Agence travaille aussi à la mise en place de la structure de cumul des coûts par centre d'activité afin de préparer le nouveau cadre financier qui soutiendra les demandes de ses partenaires pour les exercices futurs. Dans ce nouveau cadre financier, le partage dans la région métropolitaine des déficits du métro sera également traité.

Une seule ligne directrice : la qualité de service

En 2011, l'AMT maintient comme ligne directrice la qualité de service offert à ses clients. Cette démarche s'inscrit tout naturellement dans la continuité des efforts déployés ces dernières années pour améliorer l'expérience client. Par exemple, le déploiement des 160 nouvelles voitures multiniveaux est largement entamé, ce qui offre aux clients une capacité d'accueil accrue et un confort apprécié. En attendant l'arrivée des nouvelles locomotives bimodes prévues pour 2012, l'AMT a recours à des locomotives supplémentaires afin de prévenir les problèmes de fiabilité. Elle a aussi mis en place des plans d'entretien transitoire. En janvier dernier, elle a par exemple accordé à Bombardier un nouveau contrat d'entretien pour le matériel roulant, qui a pris effet en juillet 2010. Ce nouveau contrat, associé à un plan de maintenance rigoureux, permettra aux usagers de circuler dans des voitures et locomotives beaucoup plus fiables. De plus, de nouveaux sites d'entretien associés aux nouvelles voitures 3000 ont dû être ajoutés à chacune des gares de départ des lignes de train. En parallèle, pour exercer un meilleur contrôle de qualité de la maintenance, l'AMT travaille aussi à développer ses propres centres d'entretien.

Sur un plan plus général, mais toujours dans le registre de la qualité de service, l'AMT a pris le virage de la modernisation de ses communications aux clients : positionnement GPS des trains, service SMS permettant aux clients de recevoir des informations sur l'état du service en tout temps, affichage dynamique dans les équipements. Un virage nécessaire, pour un réseau de transport collectif moderne et fiable, gage d'une plus grande fréquentation.

Budget d'exploitation 2011
EN BREF

BUDGET 2011

Budget d'exploitation en équilibre, totalisant 281,0 M$, en hausse de 8,8 % par rapport à la prévision 2010 et de 9,2 % par rapport au budget amendé 2010. Une hausse due en grande partie à l'augmentation de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢ décrétée en 2010 par le gouvernement du Québec pour améliorer le financement des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal. Un montant qui sera redistribué aux organismes de transport et/ou aux municipalités une fois les directives gouvernementales connues.

ACHALANDAGE

Croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport collectif, avec une hausse estimée à 0,2 % par rapport à la prévision de 2010.

TARIFICATION

Indexation des tarifs métropolitains qui reflète l'inflation, soit une hausse de 1,5 %.

RECETTES TRAM

Vente de titres métropolitains TRAM en hausse de 1,5 % par rapport à la prévision 2010, devant générer des recettes de 122,5 M$ à redistribuer aux organismes de transport collectif.

SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

Distribution par l'AMT de plus de 122,2 M$ en soutien direct aux organismes de transport collectif, en hausse de 21,2 % par rapport au budget amendé 2010, soit notamment :

- 40,3 M$ d'aide métropolitaine pour le réseau de métro ;
- 11,0 M$ d'aide métropolitaine pour les autobus ;
- 9,8 M$ d'aide aux tarifs réduit et étudiant ;
- 9,1 M$ d'aide à l'intégration tarifaire ;
- 1,6 M$ d'aide au transport adapté ;
- 50,4 M$ à distribuer selon les directives gouvernementales à venir.

TRAINS DE BANLIEUE

Intégration des nouvelles voitures sur quatre de nos cinq lignes de trains.

Mise en place d'un nouveau plan d'entretien des équipements afin d'augmenter le niveau de fiabilité.

Objectif d'achalandage : hausse de 0,5 % par rapport à la prévision 2010. Ratio d'autofinancement : 38,2 %.

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Poursuite de la croissance de l'achalandage de l'Express Chevrier observée sur cet axe métropolitain important.

Objectif d'achalandage : hausse de 5 % par rapport à la prévision 2010. Ratio d'autofinancement : 51,7 %.

ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Taux de facturation de 40 % des coûts réels aux organismes de transport pour l'utilisation des équipements métropolitains (terminus, voies réservées, billetteries et stationnements incitatifs), ce qui représente un montant de 7,1 M$ sur les coûts d'exploitation et de gestion de 17,9 M$. Mesure de redistribution des coûts dans une proportion équivalente à ceux du réseau de trains de banlieue.

TRANSPORT ADAPTÉ

Aide financière de 1,6 M$ versée par l'AMT aux services de transport adapté, à la suite de la réforme effectuée en collaboration avec le MTQ, soit une hausse de 32,9 % par rapport à la contribution nette de l'AMT de 2009.

SYNTHÈSE DE LA PERFORMANCE

TABLEAU 1
Indicateurs de la performance

(en milliers $)	BUDGET 2011	PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010
VARIATION DE L'ACHALANDAGE			
Trains de banlieue	0,5%	0,7%	0,5%
Autobus express métropolitains	5,0%	2,5%	-11,7%
VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS			
TRAM 1	0,4%	-4,9%	8,4%
TRAM 2	0,2%	-1,5%	-2,1%
TRAM 3	1,7%	15,8%	2,8%
TRAM 4 à 8	1,6%	0,7%	2,8%
TOTAL	**1,5%**	**0,8%**	**2,5%**
UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS			
Trains de banlieue	77%	75%	74%
Équipements métropolitains	81%	80%	80%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	38,2%	38,1%	39,8%
Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains	51,7%	49,2%	53,4%
Coût par passager/kilomètre trains de banlieue	0,39 $	0,38 $	0,38 $
Coût par passager/kilomètre autobus express métropolitains	0,40 $	0,41 $	0,41 $
Obtention de revenus de sources commerciales et autres	5,1 M$	4,9 M$	5,2 M$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	96%	96%	96%

1. BUDGET D'EXPLOITATION - AMENDÉ

Le budget d'exploitation de l'AMT, en équilibre, totalise 281,0 M$ en 2011, soit une hausse de 8,8 % par rapport à la prévision 2010 et de 9,2 % par rapport au budget amendé 2010. Cette hausse tient compte notamment de l'augmentation de 1,5 ¢ de la taxe sur l'essence, des indexations de différents contrats selon l'indice des prix à la consommation (IPC) et de la provision en prévision de l'augmentation des coûts des biens et services en 2011. Le budget tient également compte du déficit de 2009 et du déficit anticipé de 2010 qui seront comblés par un transfert de revenus commerciaux cumulés depuis 1996 dans le fonds d'immobilisation. L'AMT est en démarche pour obtenir l'autorisation gouvernementale relative à ce transfert et ceci en respect de l'article 63 de la loi de l'Agence. Cette démarche vise à éviter de faire assumer les déficits par les partenaires de l'AMT.

TABLEAU 2
Budget d'exploitation 2011 (Amendé)

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
REVENUS D'EXPLOITATION								
Sources gouvernementales dédiées								
Droit sur l'immatriculation	56 807	20,2%	56 504	55 415	303	0,5%	1 392	2,5%
Taxe sur l'essence	102 472	36,5%	76 162	80 579	26 310	34,5%	21 893	27,2%
SOUS-TOTAL	**159 279**	**56,7%**	**132 666**	**135 994**	**26 613**	**20,1%**	**23 285**	**17,1%**
Revenus des trains de banlieue								
Recettes usagers et aides	49 422	17,6%	47 667	49 903	1 755	3,7%	(481)	-1,0%
Contributions municipales nettes	49 412	17,6%	47 920	48 120	1 492	3,1%	1 292	2,7%
SOUS-TOTAL	**98 834**	**35,2%**	**95 587**	**98 023**	**3 247**	**3,4%**	**811**	**0,8%**
Revenus des autobus express métropolitains								
Recettes usagers et aides	3 069	1,1%	3 059	3 227	10	0,3%	(158)	-4,9%
Contributions municipales nettes	589	0,2%	601	601	(12)	-2,0%	(12)	-2,0%
SOUS-TOTAL	**3 658**	**1,3%**	**3 660**	**3 828**	**(2)**	**-0,1%**	**(170)**	**-4,4%**
Subvention du gouvernement – PAGASTC – MTQ	**7 097**	**2,5%**	**6 714**	**7 494**	**383**	**5,7%**	**(397)**	**-5,3%**
Autres								
Facturation équipements métropolitains	7 131	2,5%	6 814	6 814	317	4,7%	317	4,7%
Autres revenus	5 000	1,8%	4 872	5 172	128	2,6%	(172)	-3,3%
SOUS-TOTAL	**12 131**	**4,3%**	**11 686**	**11 986**	**445**	**3,8%**	**145**	**1,2%**
TOTAL	**280 999**	**100,0%**	**250 313**	**257 325**	**30 686**	**12,3%**	**23 674**	**9,2%**
DÉPENSES D'EXPLOITATION								
Subventions								
Aide métropolitaine et dépenses afférentes	51 315	18,3%	51 571	52 112	(256)	-0,5%	(797)	-1,5%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	9 782	3,5%	9 343	9 052	439	4,7%	730	8,1%
Aide à l'intégration tarifaire	9 100	3,2%	9 283	9 033	(183)	-2,0%	67	0,7%
Aides à distribuer aux AOT et/ou municipalités	50 436	17,9%	29 000	29 000	21 436	73,9%	21 436	73,9%
SOUS-TOTAL	**120 633**	**42,9%**	**99 197**	**99 197**	**21 436**	**21,6%**	**21 436**	**21,6%**
Trains de banlieue	123 534	44,0%	119 801	120 301	3 733	3,1%	3 233	2,7%
SOUS-TOTAL	**123 534**	**44,0%**	**119 801**	**120 301**	**3 733**	**3,1%**	**3 233**	**2,7%**
Équipements métropolitains	17 951	6,4%	17 036	17 036	915	5,4%	915	5,4%
SOUS-TOTAL	**17 951**	**6,4%**	**17 036**	**17 036**	**915**	**5,4%**	**915**	**5,4%**
Autobus express métropolitains	4 871	1,7%	5 053	5 053	(182)	-3,6%	(182)	-3,6%
SOUS-TOTAL	**4 871**	**1,7%**	**5 053**	**5 053**	**(182)**	**-3,6%**	**(182)**	**-3,6%**
Transport adapté	**1 631**	**0,6%**	**1 591**	**1 591**	**40**	**2,5%**	**40**	**2,5%**
Mesure de soutien au plan pétrole	-	-	**1 883**	**1 576**	**(1 883)**	**-100,0%**	**(1 576)**	**-100,0%**
Autres								
Soutien au développement	2 300	0,8%	2 750	2 750	(450)	-16,4%	(450)	-16,4%
Dépenses de fonctionnement – AMT	7 383	2,6%	7 652	7 652	(269)	-3,5%	(269)	-3,5%
Réserve pour éventualités	1 000	0,4%	-	-	1 000	-	1 000	-
Frais de gestion SAAQ et autres	1 696	0,6%	1 826	2 169	(130)	-7,1%	(473)	-21,8%
Provision pour dévaluation des PCAA	-	-	1 600	-	(1 600)	-100,0%	-	-
SOUS-TOTAL	**12 379**	**4,4%**	**13 828**	**12 571**	**(1 449)**	**-10,5%**	**(192)**	**-1,5%**
TOTAL	**280 999**	**100,0%**	**258 389**	**257 325**	**22 610**	**8,8%**	**23 674**	**9,2%**
Résultat d'exploitation	-	-	**(8 076)**	-	**8 076**	**-100,0%**	-	-
AUTRES DÉPENSES ET REVENUS								
Déficit d'exploitation 2009	(10 343)	-		-	(10 343)	-	(10 343)	-
Déficit d'exploitaion anticipé 2010	(8 076)	-		-	(8 076)	-	(8 076)	-
SOUS-TOTAL	**(18 419)**	-	-	-	**(18 419)**	-	**(18 419)**	-
Transfert des revenus cumulés du fonds d'immobilisation	18 419				18 419	-	18 419	-
TOTAL	-	-	-	-	-	-	-	-
Résultat net de l'exercice	-	-	**(8 076)**	-	**8 076**	-	-	-

1.1. SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'AMT reçoit une part de la contribution des automobilistes au transport en commun par le biais des droits sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence, soit 57 % des sommes perçues.

1.1.1. Revenus perçus

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec des droits sur l'immatriculation de 30 $. Ces revenus, estimés à 56,5 M$ en 2010, passent à 56,8 M$ en 2011, soit une hausse de 0,5 % par rapport à la prévision 2010.

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT recevait du gouvernement du Québec une taxe de 0,015 $. Cette taxe a été augmentée de 0,015 $ le 1er mai 2010 et totalise maintenant 0,030 $. En considérant l'impact de cette nouvelle taxe, le revenu total est estimé à 76,2 M$ en 2010. En 2011, le budget prévoit un montant de 102,5 M$, en hausse de 34,5 % par rapport à la prévision 2010, en raison de l'application du nouveau taux sur une année complète.

TABLEAU 3
Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
Droit sur l'immatriculation	56 807	35,7%	56 504	55 415	303	0,5%	1 392	2,5%
Taxe sur l'essence	102 472	64,3%	76 162	80 579	26 310	34,5%	21 893	27,2%
SOUS-TOTAL	**159 279**	**100,0%**	**132 666**	**135 994**	**26 613**	**20,1%**	**23 285**	**17,1%**
Frais de gestion SAAQ*	(1 136)	-0,7%	(1 130)	(1 108)	(6)	0,5%	(28)	2,5%
TOTAL	**158 143**	**99,3%**	**131 536**	**134 886**	**26 607**	**20,2%**	**23 257**	**17,2%**

** Correspondent à 2,0 % des revenus du droit sur l'immatriculation.*

1.1.2. Utilisation prévue

Pour le financement direct de ses activités, l'AMT utilise environ 24 % des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes, soit :

- 12 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes du réseau de trains de banlieue ;
- 8 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des équipements et des express métropolitains ;
- 4 % pour la promotion du transport collectif, le soutien au développement et les frais de fonctionnement.

Le solde des sources dédiées en provenance des automobilistes, soit 76 % de celles-ci, est utilisé en soutien au réseau de métro de la STM (26 %) et aux différents services d'autobus à vocation métropolitaine (18 %), la différence étant en attente de directives gouvernementales :

- pour le réseau de métro ;
- pour les services d'autobus à vocation métropolitaine ;
- 32 % selon les directives gouvernementales (voir p. 22).

L'AMT versera donc 122,2 M$ en 2011 en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine. La répartition de la distribution des sources gouvernementales dédiées se détaille comme suit :

FIGURE 1
Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2011

Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM	40 309	25,49%
Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus		
Aide métropolitaine réseaux d'autobus	11 006	6,96%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	9 782	6,19%
Aide à l'intégration tarifaire	9 100	5,75%
Réseau de trains de banlieue	18 227	11,53%
Aides à distribuer aux AOT et/ou municipalités	50 436	31,89%
Équipements métropolitains, Express et transport adapté	13 040	8,25%
Soutien au développement	2 300	1,45%
Fonctionnement AMT et autres	2 943	1,86%
Réserve pour éventualités	1 000	0,63%

TABLEAU 4

Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES								
Droit sur l'immatriculation	56 807	35,9%	56 504	55 415	303	0,5%	1 392	2,5%
Taxe sur l'essence	102 472	64,8%	76 162	80 579	26 310	34,5%	21 893	27,2%
Frais de gestion SAAQ	(1 136)	-0,7%	(1 130)	(1 108)	(6)	0,5%	(28)	2,5%
SOUS-TOTAL	**158 143**	**100,0%**	**131 536**	**134 886**	**26 607**	**20,2%**	**23 257**	**17,2%**
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT								
Aide métropolitaine au réseau de métro STM	40 309	25,5%	40 473	40 690	(164)	-0,4%	(381)	-0,9%
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	11 006	7,0%	11 099	11 422	(93)	-0,8%	(416)	-3,6%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	9 782	6,2%	9 343	9 052	439	4,7%	730	8,1%
Aide à l'intégration tarifaire	9 100	5,8%	9 283	9 033	(183)	-2,0%	67	0,7%
Aides à distribuer aux AOT et/ou municipalités	50 436	31,9%	29 000	29 000	21 436	73,9%	21 436	73,9%
SOUS-TOTAL	**120 633**	**76,3%**	**99 197**	**99 197**	**21 436**	**21,6%**	**21 436**	**21,6%**
AUTRES								
Déficit trains de banlieue	18 227	11,5%	17 703	14 987	524	3,0%	3 240	21,6%
Déficit équipements métropolitains	10 820	6,8%	10 222	10 222	598	5,9%	598	5,9%
Déficit autobus express métropolitains	589	0,4%	769	601	(180)	-23,4%	(12)	-2,0%
Transport adapté	1 631	1,0%	1 591	1 591	40	2,5%	40	2,5%
Soutien au développement	2 300	1,5%	2 750	2 750	(450)	-16,4%	(450)	-16,4%
Mesure de soutien au plan pétrole	-	-	1 883	1 576	(1 883)	-100,0%	(1 576)	-100,0%
Fonctionnement de l'AMT et autres	2 943	1,9%	5 076	3 541	(2 133)	-42,0%	(598)	-16,9%
Réserve pour éventualités	1 000	0,6%	-	-	1 000	-	1 000	-
SOUS-TOTAL	**37 510**	**23,7%**	**39 994**	**35 268**	**(2 484)**	**-6,2%**	**2 242**	**6,4%**
TOTAL	**158 143**	**100,0%**	**139 191**	**134 465**	**18 952**	**13,6%**	**23 678**	**17,6%**

2. SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN

L'Agence a à cœur d'améliorer les services aux clients liés à la délivrance de ses titres de transport. En 2011, elle prévoit modifier ses distributrices automatiques de titres (DAT) pour qu'elles acceptent les toutes nouvelles cartes de crédit à puce.

2.1. TARIFICATION MÉTROPOLITAINE (TRAM)

La tarification métropolitaine, qui se reflète dans les titres TRAM, donne accès à l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine. Ces services de trains, autobus et métro sont offerts par 15 organismes de transport et desservent plus de 91 municipalités.

2.1.1. Indexation des tarifs TRAM

En 2011, les tarifs des titres de transport mensuels TRAM font l'objet d'une indexation moyenne de 1,5 % pour refléter l'inflation.

TABLEAU 5
Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2011 et comparaison avec les tarifs 2010

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2011	ORD. 2010	ÉTUDIANT 2011	ÉTUDIANT 2010	RÉD. 2011	RÉD. 2010
TITRES MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)								
1	TRAM 1	1,50%	**82,00 $**	81,00 $	**65,50 $**	65,00 $	**49,00 $**	48,50 $
2	TRAM 2	1,50%	**96,00 $**	94,50 $	**77,00 $**	75,50 $	**57,50 $**	56,50 $
3	TRAM 3	1,50%	**113,00 $**	111,00 $	**90,50 $**	89,00 $	**68,00 $**	66,50 $
4	TRAM 4	1,50%	**123,00 $**	121,00 $	**98,50 $**	97,00 $	**74,00 $**	72,50 $
5	TRAM 5	1,50%	**142,00 $**	140,00 $	**114,00 $**	112,00 $	**85,00 $**	84,00 $
6	TRAM 6	1,50%	**171,00 $**	168,00 $	**137,00 $**	134,00 $	**102,50 $**	101,00 $
7	TRAM 7	1,50%	**197,00 $**	194,00 $	**158,00 $**	155,00 $	**118,00 $**	116,00 $
8	TRAM 8	1,50%	**225,00 $**	222,00 $	**180,00 $**	178,00 $	**135,00 $**	133,00 $

2.1.2. Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM

Les conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant sont maintenues en 2011. Ces conditions prévoient un rabais tarifaire de 40 % pour les enfants de 6 à 11 ans, pour les étudiants de 12 à 17 ans ainsi que pour les personnes de 65 ans et plus. Un rabais tarifaire de 20 % est aussi offert aux étudiants de 18 à 25 ans. Une carte OPUS avec photo est obligatoire pour se prévaloir de ces rabais.

TABLEAU 6
Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant

	ÉTUDIANT	RÉDUIT
Admissibilité	18 à 25 ans	6 à 17 ans, 65 ans et plus
Rabais sur le tarif ordinaire	20%	40%

2.2. TARIFICATION DU RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Outre les titres métropolitains TRAM, la grille tarifaire du réseau de trains de banlieue comprend les titres TRAIN, exclusifs à ce réseau.

2.2.1. Indexation des tarifs TRAIN

L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime à celle des tarifs des titres TRAM, soit une hausse moyenne de 1,5 %.

TABLEAU 7
Tarifs des titres mensuels TRAIN pour 2011 et comparaison avec les tarifs 2010

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2011	ORD. 2010	ÉTUDIANT 2011	ÉTUDIANT 2010	RÉD. 2011	RÉD. 2010
TITRES MENSUELS TRAIN								
4	TRAIN 4	1,50%	**113,00 $**	111,00 $	**90,50 $**	89,00 $	**68,00 $**	66,50 $
5	TRAIN 5	1,50%	**121,00 $**	119,00 $	**97,00 $**	95,00 $	**72,50 $**	71,50 $
6	TRAIN 6	1,50%	**145,00 $**	143,00 $	**116,00 $**	114,00 $	**87,00 $**	86,00 $
7	TRAIN 7	1,50%	**167,00 $**	165,00 $	**134,00 $**	132,00 $	**100,00 $**	99,00 $

2.2.2. Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN

Les zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant applicables aux titres TRAIN s'arriment à celles des titres intégrés TRAM et demeurent inchangées en 2011.

2.2.3. Accès gratuit au réseau de trains de banlieue

L'AMT a introduit en 2009, sous forme de promotion, la gratuité d'accès au réseau de trains de banlieue pour les enfants de 6 à 11 ans accompagnés d'un adulte. Cette promotion tarifaire vise à favoriser l'adoption par les familles de modes de transport durable. En 2011, l'Agence maintient cette mesure

2.3. TARIFICATION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

La grille tarifaire des autobus express métropolitains comprend les titres métropolitains TRAM. Pour l'Express Chevrier, cette grille intègre aussi les titres unitaires et mensuels du Réseau de transport de Longueuil (RTL).

2.4. RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES TRAM

2.4.1. Prévisions 2010-2011

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels TRAM de l'AMT, des titres qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif de la région.

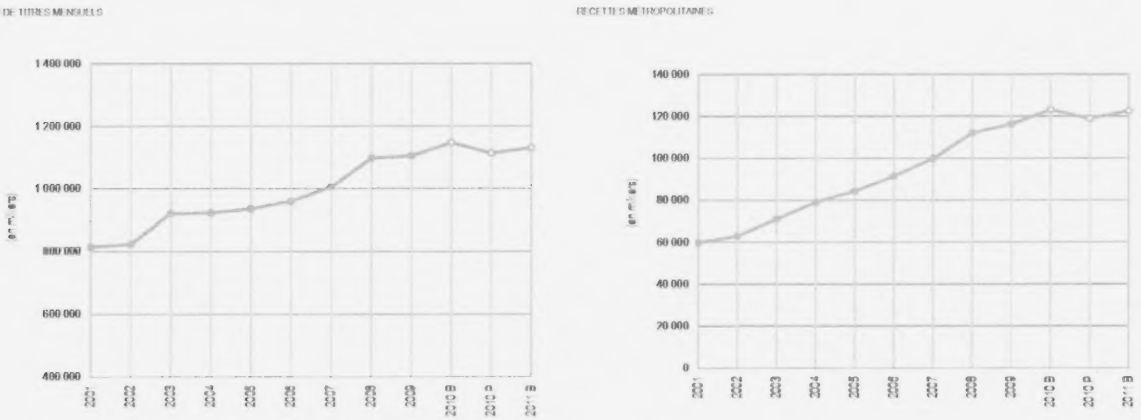
Pour les neuf premiers mois de 2010, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 0,8 % par rapport à la même période en 2009. La prévision 2010 est ajustée à 118,9 M$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2010. De ce montant, 87,5 M$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 30,5 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,9 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

Pour 2011, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 122,5 M$, soit une hausse de 3,1 % par rapport à la prévision 2010. De ce montant, 90,3 M$ sont affectés aux recettes métropolitaines, 31,3 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,9 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

TABLEAU 8
Évolution des recettes métropolitaines – 2001-2011

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	*2010 B*	*2010 P*	*2011 B*
TITRES MENSUELS TRAM												
Ventes	814 016	823 299	920 969	923 509	936 278	959 480	1 005 561	1 097 553	1 105 058	*1 147 452*	*1 113 952*	*1 130 661*
Recettes (en milliers $)	59 754	62 930	71 074	79 081	84 302	91 372	99 846	112 001	116 284	*123 086*	*118 866*	*122 519*

FIGURE 2
Évolution des recettes métropolitaines – 2001-2011



2.4.2. Méthode de partage des recettes métropolitaines

Les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'utilisation des réseaux. Les notions de déplacement et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sont utilisées comme mesures d'utilisation des réseaux :

- un premier montant, indexé en 2011 à 21,00 $ par titre vendu, est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire ;
- le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-kilomètres).

Le montant à répartir correspond aux recettes tarifaires métropolitaines desquelles sont déduits les frais de commission accordés aux agences pour la vente de titres (1 % pour les titres des zones 1, 2 et 3, le taux réel de commission payée sans excéder 3 % pour les titres des zones 4 à 8) ainsi que les frais de sondage, d'impression et de distribution des titres.

Tous les titres métropolitains sont pris en considération dans le partage des recettes tarifaires, à l'exception des titres suivants, qui font l'objet d'ententes particulières :

- les titres métropolitains utilisés dans et vers l'extérieur du territoire de l'AMT : le réseau central reçoit l'équivalent de son tarif local et le solde de la recette est attribué au réseau périphérique ;
- les titres métropolitains utilisés par les usagers des services de transport adapté : l'organisme qui vend le titre conserve la recette tarifaire ;
- les titres métropolitains utilisés comme titres locaux pour lesquels la grille tarifaire de l'organisme de transport ne prévoit aucun titre local concurrent et pour lesquels les sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers : l'organisme responsable du réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains et sur la mise en place d'un système d'information détaillée de suivi des ventes mensuelles de ces titres.

En 2011, les données des enquêtes sur l'usage des titres de 2007 et 2010 seront utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

TABLEAU 9
Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT								
STM	45 230	36,9%	43 789	45 331	1 440	3,3%	(102)	-0,2%
RTL	18 381	15,0%	17 774	18 792	607	3,4%	(411)	-2,2%
STL	10 812	8,8%	10 449	10 620	363	3,5%	193	1,8%
CIT Laurentides	1 412	1,2%	1 361	1 374	52	3,8%	38	2,8%
CRT de Lanaudière	3 642	3,0%	3 533	3 683	109	3,1%	(41)	-1,1%
CIT La Presqu'Île	449	0,4%	436	529	13	3,1%	(80)	-15,2%
CIT Sorel-Varennes	2 015	1,6%	1 964	2 226	51	2,6%	(210)	-9,4%
Ville de Sainte-Julie	1 035	0,8%	1 007	1 030	28	2,8%	4	0,4%
CIT de la Vallée du Richelieu	2 135	1,7%	2 078	2 095	56	2,7%	40	1,9%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	1 180	1,0%	1 148	1 187	32	2,8%	(7)	-0,6%
CIT Le Richelain	1 084	0,9%	1 048	1 095	36	3,4%	(11)	-1,0%
CIT Roussillon	721	0,6%	702	751	20	2,8%	(29)	-3,9%
CIT du Haut-Saint-Laurent	383	0,3%	425	396	(42)	-9,9%	(13)	-3,3%
CIT Sud-Ouest	1 835	1,5%	1 784	1 953	51	2,9%	(117)	-6,0%
SOUS-TOTAL	**90 314**	**73,7%**	**87 498**	**91 062**	**2 816**	**3,2%**	**(748)**	**-0,8%**
RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT								
Trains de banlieue	31 317	25,6%	30 508	31 074	809	2,7%	243	0,8%
Autobus express métropolitains	888	0,7%	860	950	29	3,3%	(62)	-6,5%
SOUS-TOTAL	**32 205**	**26,3%**	**31 368**	**32 024**	**838**	**2,7%**	**181**	**0,6%**
TOTAL	**122 519**	**100,0%**	**118 866**	**123 086**	**3 653**	**3,1%**	**(567)**	**-0,5%**

TABLEAU 10
Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2001-2011

(en milliers $)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	*2010 B*	*2010 P*	*2011 B*
RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT												
STM	20 156	20 978	23 069	24 538	25 858	27 854	33 530	39 982	42 502	*45 331*	*43 789*	*45 230*
RTL	11 831	12 181	12 524	13 901	14 406	15 151	15 844	16 987	17 556	*18 792*	*17 774*	*18 381*
STL	6 650	6 865	7 130	7 429	8 214	9 222	9 339	9 999	9 919	*10 620*	*10 449*	*10 812*
CIT/CRT/Municipalité	7 038	7 814	8 284	8 624	9 941	11 510	12 982	14 998	15 476	*16 319*	*15 486*	*15 891*
AMT	14 079	15 092	20 067	24 589	25 883	27 635	28 151	30 035	30 831	*32 024*	*31 368*	*32 205*
TOTAL	**59 754**	**62 930**	**71 074**	**79 081**	**84 302**	**91 372**	**99 846**	**112 001**	**116 284**	***123 086***	***118 866***	***122 519***

GRILLE TARIFAIRE 2011 DES TITRES DE TRANSPORT TRAIN ET MÉTROPOLITAIN

TARIFS ($)	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT	DEUX-MONTAGNES	VAUDREUIL-HUDSON	BLAINVILLE–ST-JÉRÔME	MONT-ST-HILAIRE	CANDIAC
Zone 1								
Titre mensuel TRAM	82,00	65,50	49,00	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier
Carnet de 6 billets-TRAM	16,50	-	10,00	Canora	Vendôme	Vendôme		Vendôme
Billet-TRAM à l'unité	4,00	-	2,50	Mont-Royal	Montréal-Ouest	Montréal-Ouest		Montréal-Ouest
				Montpellier	Lachine	Parc		LaSalle
						Chabanel		
Zone 2								
Titre mensuel TRAM	96,00	77,00	57,50	Du Ruisseau	Dorval	Bois-de-Boulogne		
Carnet de 6 billets-TRAM	19,00	-	11,50	Bois-Franc	Pine Beach			
Billet-TRAM à l'unité	4,75	-	2,75	Sunnybrooke	Valois			
				Roxboro-Pierrefonds	Pointe-Claire			
					Cedar Park			
Zone 3								
Titre mensuel TRAM	113,00	90,50	68,00	Île-Bigras	Beaconsfield	De la Concorde	Saint-Lambert	
Carnet de 6 billets-TRAM	22,50	-	13,50	Sainte-Dorothée	Beaurepaire	Vimont	Saint-Hubert	
Billet-TRAM à l'unité	5,75	-	3,50		Baie-d'Urfé	Sainte-Rose		
					Sainte-Anne-de-Bellevue			
Zone 4								
Titre mensuel TRAM	123,00	98,50	74,00		Île-Perrot			
Titre mensuel TRAIN	113,00	90,50	68,00		Pincourt–Terrasse-Vaudreuil			
Carnet de 6 billets-TRAIN	24,00	-	14,50					
Billet-TRAIN à l'unité	6,00	-	3,50					
Zone 5								
Titre mensuel TRAM	142,00	114,00	85,00	Grand-Moulin	Dorion	Rosemère	Saint-Bruno	Sainte-Catherine
Titre mensuel TRAIN	121,00	97,00	72,50	Deux-Montagnes	Vaudreuil	Sainte-Thérèse	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Constant
Carnet de 6 billets-TRAIN	28,00	-	17,00					Delson
Billet-TRAIN à l'unité	7,00	-	4,25					Candiac
Zone 6								
Titre mensuel TRAM	171,00	137,00	102,50		Hudson*	Blainville	McMasterville	
Titre mensuel TRAIN	145,00	116,00	87,00				Mont-Saint-Hilaire	
Carnet de 6 billets-TRAIN	33,50	-	20,00					
Billet-TRAIN à l'unité	8,50	-	5,00					
Zone 7								
Titre mensuel TRAM	197,00	158,00	118,00			Saint-Jérôme		
Titre mensuel TRAIN	167,00	134,00	100,00					
Carnet de 6 billets-TRAIN	39,00	-	23,50					
Billet-TRAIN à l'unité	9,75	-	5,75					
Zone 8								
Titre mensuel TRAM	225,00	180,00	135,00					

CLASSIFICATION

0 à 5 ans	Gratuit
6 à 11 ans	Gratuit sur le réseau de trains de banlieue si accompagné d'un adulte muni d'un titre de transport valide.
Avec carte OPUS avec photo :	
6 à 17 ans	tarif réduit
18 à 25 ans	tarif étudiant
65 ans et +	tarif réduit

**** RÉDUCTION TARIFAIRE***

Gare Hudson : les titres de transport de la zone 5 sont acceptés en raison des travaux qui doivent être effectués aux infrastructures ferroviaires.

AMT

Agence métropolitaine de transport

INTÉGRATION TARIFAIRE

Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2011

	Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif étudiant[1]	Tarif réduit[2]
Zone 1	TRAM 1	82.00$	65.50$	49.00$
Zone 2	TRAM 2	96.00$	77.00$	57.50$
Zone 3	TRAM 3	113.00$	90.50$	68.00$
Zone 4	TRAM 4	123.00$	98.50$	74.00$
Zone 5	TRAM 5	142.00$	114.00$	85.00$
Zone 6	TRAM 6	171.00$	137.00$	102.50$
Zone 7	TRAM 7	197.00$	158.00$	118.00$
Zone 8	TRAM 8	225.00$	180.00$	135.00$

[1] Étudiant de 18 à 25 ans.
[2] 65 ans ou plus, étudiants de moins de 18 ans.

Note : Les tarifs, réduit et étudiant, métropolitains sont offerts sur carte OPUS privilège avec photo. Étudiants : âge au 31 octobre de l'année en cours.

- Express métropolitain
- Trains de banlieue
- Métro
- Territoire des organismes de transport
- Limites des municipalités
- Limites de l'AMT
- Intégration tarifaire hors-territoire

Novembre 2010

3. FINANCEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO

Une entente a été conclue en 2007 entre la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le gouvernement du Québec concernant le partage du déficit du réseau de métro de la STM pour la période 2007-2011. Cette entente prévoit qu'une contribution annuelle du gouvernement du Québec de 8,1 M$ est versée pour assumer le service de dette passé de la Communauté urbaine de Montréal (CUM). Cette entente prévoit aussi que le déficit résiduel du réseau du métro de la STM (incluant le service de dette non subventionné), évalué à 31,0 M$ en moyenne, pour la période 2007-2011, est pris en charge par les 83 municipalités de la région métropolitaine.

Compte tenu de son rôle et de son expertise, l'entente prévoit que c'est l'AMT qui perçoit la contribution financière des municipalités faisant partie de son territoire en fonction de l'utilisation du réseau de métro par leurs citoyens, et qui la redistribue en majeure partie à la STM.

TABLEAU 11
Contribution annuelle des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007)
(en millions $)

ANNÉE	MONTRÉAL	LAVAL	LONGUEUIL*	COURONNE NORD	COURONNE SUD-OUEST	TOTAL
2007	19,170 $	1,110 $	1,718 $	0,566 $	0,500 $	**23,064 $**
2008	16,701 $	1,222 $	1,891 $	0,623 $	0,600 $	**21,036 $**
2009	24,064 $	1,520 $	2,352 $	0,775 $	0,746 $	**29,457 $**
2010	29,588 $	2,004 $	3,101 $	1,021 $	0,983 $	**36,698 $**
2011	36,164 $	2,346 $	3,630 $	1,195 $	1,151 $	**44,487 $**
MOYENNE	**25,137 $**	**1,641 $**	**2,539 $**	**0,836 $**	**0,796 $**	**30,949 $**

Lors de l'entente conclue le 22 février 2007 entre la CMM et le gouvernement du Québec, et ratifiée ultérieurement, il a été convenu entre les parties impliquées que la contribution pour l'année 2007 serait cependant répartie également sur les quatre années subséquentes.

TABLEAU 12
Contribution annuelle nette des municipalités pour la période 2007-2011 (montant 2007 réparti)
(en millions $)

ANNÉE	MONTRÉAL	LAVAL	LONGUEUIL*	COURONNE NORD	COURONNE SUD-OUEST	TOTAL
2007	-	-	-	-	-	-
2008	21,493 $	1,500 $	2,320 $	0,764 $	0,725 $	**26,802 $**
2009	28,856 $	1,798 $	2,782 $	0,916 $	0,868 $	**35,220 $**
2010	34,381 $	2,282 $	3,530 $	1,162 $	1,102 $	**42,458 $**
2011	40,957 $	2,624 $	4,060 $	1,337 $	1,286 $	**50,263 $**
MOYENNE	**25,137 $**	**1,641 $**	**2,539 $**	**0,836 $**	**0,796 $**	**30,949 $**

** Le gouvernement du Québec versera à la Ville de Longueuil une subvention d'équilibre qui ramènera sa contribution annuelle à la hauteur de celle de la Ville de Laval.*

De plus, l'AMT contribue financièrement chaque année à l'exploitation du réseau de métro par le biais de ses subventions aux AOT. Ainsi en 2011, l'aide au métro est de 40,3 M$, ce qui représente 25,5 % du total des aides versées aux AOT.

TABLEAU 13
Détail des contributions annuelles des municipalités par AOT

(en millions $)

RÉGION	AOT	MUNICIPALITÉ	Moyenne	2007	2008	2009	2010	2011
Couronne nord	CIT Laurentides	Blainville	0,034 $	- $	0,031 $	0,037 $	0,047 $	0,054 $
		Boisbriand	0,021 $	- $	0,019 $	0,023 $	0,030 $	0,034 $
		Bois-des-Filion	0,010 $	- $	0,009 $	0,011 $	0,014 $	0,017 $
		Deux-Montagnes	0,043 $	- $	0,040 $	0,048 $	0,060 $	0,070 $
		Lorraine	0,028 $	- $	0,026 $	0,031 $	0,040 $	0,046 $
		Mirabel	0,020 $	- $	0,018 $	0,021 $	0,027 $	0,031 $
		Oka	0,006 $	- $	0,006 $	0,007 $	0,009 $	0,010 $
		Pointe-Calumet	0,014 $	- $	0,013 $	0,015 $	0,019 $	0,022 $
		Rosemère	0,043 $	- $	0,039 $	0,047 $	0,059 $	0,068 $
		Sainte-Anne-des-Plaines	0,009 $	- $	0,008 $	0,010 $	0,012 $	0,014 $
		Sainte-Marthe-sur-le-Lac	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Sainte-Thérèse	0,049 $	- $	0,045 $	0,053 $	0,068 $	0,078 $
		Saint-Eustache	0,047 $	- $	0,043 $	0,051 $	0,065 $	0,075 $
		Saint-Jérôme	0,028 $	- $	0,026 $	0,031 $	0,040 $	0,045 $
		Saint-Joseph-du-Lac	0,007 $	- $	0,006 $	0,008 $	0,010 $	0,011 $
	SOUS-TOTAL		0,360 $	- $	0,329 $	0,394 $	0,501 $	0,576 $
	MRC Les Moulins	Mascouche	0,039 $	- $	0,036 $	0,043 $	0,054 $	0,062 $
		Terrebonne	0,167 $	- $	0,153 $	0,183 $	0,233 $	0,267 $
	SOUS-TOTAL		0,206 $	- $	0,189 $	0,226 $	0,287 $	0,330 $
	MRC L'Assomption	Charlemagne	0,016 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
		L'Assomption	0,025 $	- $	0,023 $	0,027 $	0,035 $	0,040 $
		Repentigny	0,228 $	- $	0,208 $	0,249 $	0,317 $	0,364 $
		Saint-Sulpice	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,002 $	0,002 $
	SOUS-TOTAL		0,270 $	- $	0,247 $	0,296 $	0,375 $	0,431 $
SOUS-TOTAL			0,836 $	- $	0,764 $	0,916 $	1,162 $	1,337 $
Couronne ouest	CIT La Presqu'Ile	Hudson	0,003 $	- $	0,003 $	0,004 $	0,005 $	0,006 $
		L'Île-Perrot	0,008 $	- $	0,007 $	0,008 $	0,011 $	0,012 $
		Pincourt	0,005 $	- $	0,004 $	0,005 $	0,007 $	0,008 $
		Vaudreuil-Dorion	0,034 $	- $	0,031 $	0,037 $	0,047 $	0,054 $
	SOUS-TOTAL		0,050 $	- $	0,046 $	0,055 $	0,069 $	0,080 $
	Autres municipalités	Les Cèdres	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,001 $	0,001 $
		L'Île-Cadieux	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	0,011 $	- $	0,010 $	0,012 $	0,016 $	0,018 $
		Pointe-des-Cascades	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Lazare	0,007 $	- $	0,006 $	0,008 $	0,010 $	0,011 $
		Terrasse-Vaudreuil	0,006 $	- $	0,005 $	0,007 $	0,008 $	0,010 $
		Vaudreuil-sur-le-Lac	- $	- $	- $	- $	- $	- $
	SOUS-TOTAL		0,025 $	- $	0,023 $	0,028 $	0,035 $	0,040 $
SOUS-TOTAL			0,075 $	- $	0,069 $	0,082 $	0,104 $	0,120 $
Coronne sud	CIT Sud-Ouest	Beauharnois	0,002 $	- $	0,002 $	0,003 $	0,003 $	0,004 $
		Châteauguay	0,154 $	- $	0,141 $	0,169 $	0,214 $	0,246 $
		Kahnawake	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Léry	0,008 $	- $	0,007 $	0,008 $	0,010 $	0,012 $
	SOUS-TOTAL		0,164 $	- $	0,150 $	0,179 $	0,228 $	0,262 $
	CIT du Haut-Saint-Laurent	Mercier	0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
	SOUS-TOTAL		0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
	CIT Roussillon	Delson	0,012 $	- $	0,011 $	0,013 $	0,017 $	0,019 $
		Saint-Constant	0,056 $	- $	0,051 $	0,061 $	0,078 $	0,090 $
		Sainte-Catherine	0,024 $	- $	0,022 $	0,027 $	0,034 $	0,039 $
	SOUS-TOTAL		0,092 $	- $	0,084 $	0,101 $	0,128 $	0,148 $
	CIT Le Richelain	Candiac	0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
		La Prairie	0,068 $	- $	0,062 $	0,075 $	0,095 $	0,109 $
		Saint-Philippe	0,003 $	- $	0,003 $	0,003 $	0,004 $	0,005 $
	SOUS-TOTAL		0,091 $	- $	0,083 $	0,099 $	0,126 $	0,145 $
	CIT Chambly-Richelieu-Carignan	Carignan	0,005 $	- $	0,005 $	0,006 $	0,007 $	0,009 $
		Chambly	0,049 $	- $	0,045 $	0,053 $	0,068 $	0,078 $
		Richelieu	0,005 $	- $	0,004 $	0,005 $	0,007 $	0,008 $
	SOUS-TOTAL		0,059 $	- $	0,054 $	0,065 $	0,082 $	0,094 $
	CIT de la Vallée du Richelieu	Beloeil	0,040 $	- $	0,037 $	0,044 $	0,056 $	0,065 $
		McMasterville	0,013 $	- $	0,012 $	0,015 $	0,018 $	0,021 $
		Mont-Saint-Hilaire	0,013 $	- $	0,012 $	0,015 $	0,018 $	0,021 $
		Otterburn Park	0,016 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
		Saint-Basile-le-Grand	0,052 $	- $	0,047 $	0,057 $	0,072 $	0,083 $
	SOUS-TOTAL		0,134 $	- $	0,123 $	0,147 $	0,187 $	0,215 $
	Ville de Sainte-Julie	Sainte-Julie	0,060 $	- $	0,055 $	0,066 $	0,083 $	0,096 $
	SOUS-TOTAL		0,060 $	- $	0,055 $	0,066 $	0,083 $	0,096 $
	CIT Sorel-Varennes	Contrecoeur	0,006 $	- $	0,005 $	0,006 $	0,008 $	0,009 $
		Saint-Amable	0,004 $	- $	0,003 $	0,004 $	0,005 $	0,006 $
		Varennes	0,080 $	- $	0,073 $	0,088 $	0,111 $	0,128 $
		Verchères	0,008 $	- $	0,007 $	0,009 $	0,011 $	0,013 $
	SOUS-TOTAL		0,097 $	- $	0,089 $	0,107 $	0,136 $	0,156 $
	Autres municipalités	Calixa-Lavallée	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Isidore	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Jean-Baptiste	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Mathias-sur-Richelieu	0,011 $	- $	0,010 $	0,012 $	0,016 $	0,018 $
		Saint-Mathieu	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,002 $	0,002 $
		Saint-Mathieu-de-Beloeil	- $	- $	- $	- $	- $	- $
	SOUS-TOTAL		0,012 $	- $	0,011 $	0,014 $	0,018 $	0,020 $
SOUS-TOTAL			0,721 $	- $	0,656 $	0,786 $	0,998 $	1,166 $
Laval	Société de transport de Laval	Laval	1,641 $	- $	1,500 $	1,798 $	2,282 $	2,624 $
Longueuil	Réseau de transport de Longueuil	Longueuil	2,539 $	- $	2,320 $	2,782 $	3,530 $	4,060 $
Montréal	Société de transport de Montréal	Montréal	25,137 $	- $	21,493 $	28,856 $	34,381 $	40,957 $
TOTAL			**30,949 $**	**- $**	**26,802 $**	**35,220 $**	**42,458 $**	**50,263 $**

4. SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

L'AMT attribue une aide financière aux organismes de transport en commun afin de compenser leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus et métro. Elle consacre ainsi, depuis 1996, près de 66 % de la contribution qu'elle reçoit des automobilistes pour le financement des aides financières aux organismes de transport collectif. Ces aides se subdivisent en deux catégories, soit l'aide au réseau de transport métropolitain (autobus et métro) et l'aide au système tarifaire métropolitain.

De par leur nature, ces aides sont directement reliées à l'achalandage du réseau de transport métropolitain et la vente des titres de transport métropolitains. La forte croissance de l'achalandage et des ventes de titres, notamment liée au prolongement du métro à Laval et aux effets de la Politique québécoise sur le transport collectif, a provoqué une croissance importante de la charge financière attribuable à ces aides, estimée à 81,5 M$ pour 2010 et à 81,8 M$ pour 2011.

Jusqu'en 2010, les sources de financement n'avaient pas été ajustées pour faire face à la croissance des besoins, obligeant l'AMT à établir un plafond budgétaire pour ces aides afin de maintenir l'équilibre de son budget. En 2010, ce plafond était de 69,8 M$. Cependant, en mai 2010, le gouvernement du Québec a décrété une augmentation de 0,015 $ de la taxe sur l'essence. Les directives gouvernementales relatives à la distribution de ces revenus additionnels n'étant pas encore connues, les hypothèses budgétaires utilisées reproduisent pour 2011 le modèle de répartition de 2010 ainsi que son plafonnement. Une fois les directives gouvernementales dévoilées, l'AMT procédera à la répartition des sommes additionnelles.

Tous les nouveaux services mis en place par les organismes de transport depuis 2007 pour l'exploitation des réseaux d'autobus et de métro sont subventionnés à hauteur de 50 % des coûts d'exploitation par le gouvernement du Québec en vertu du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun.

TABLEAU 14
Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant)

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
AIDE MÉTRO								
STM	40 309	-	40 473	40 690	(163)	-0,4%	(381)	-0,9%
SOUS-TOTAL	**40 309**	**100%**	**40 473**	**40 690**	**(163)**	**-0,4%**	**(381)**	**-0,9%**
AUTRES AIDES AUX AOT								
STM	11 997	40,7%	12 123	12 260	(125)	-1,0%	(263)	-2,1%
RTL	4 966	16,8%	4 897	5 100	69	1,4%	(135)	-2,6%
STL	5 085	17,2%	4 969	4 515	117	2,4%	570	12,6%
AMT - Autobus express métropolitains	552	1,9%	567	532	(15)	-2,7%	21	3,9%
AMT - Trains de banlieue	2 277	7,7%	2 168	2 084	109	5,0%	193	9,3%
CIT Laurentides	1 206	4,1%	1 224	1 307	(18)	-1,5%	(101)	-7,7%
CRT de Lanaudière	789	2,7%	775	757	14	1,8%	31	4,2%
CIT La Presqu'île	148	0,5%	158	128	(10)	-6,2%	20	15,8%
CIT Sorel-Varennes	238	0,8%	231	237	6	2,7%	-	-
Ville de Sainte-Julie	230	0,8%	231	227	(0)	-0,2%	3	1,3%
CIT de la Vallée du Richelieu	407	1,4%	390	370	18	4,6%	37	10,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	337	1,1%	334	331	3	0,9%	7	2,0%
CIT Le Richelain	372	1,3%	378	364	(6)	-1,5%	8	2,2%
CIT Roussillon	234	0,8%	245	228	(11)	-4,6%	6	2,7%
CIT du Haut-Saint-Laurent	95	0,3%	97	91	(2)	-2,1%	4	4,2%
CIT Sud-Ouest	554	1,9%	538	575	16	3,0%	(21)	-3,7%
SOUS-TOTAL	**29 489**	**100%**	**29 325**	**29 107**	**164**	**0,56%**	**381**	**1,31%**
Aides à distribuer aux AOT et/ou municipalités	50 436	-	29 000	29 000	21 436	73,9%	21 436	73,9%
TOTAL	**120 234**	-	**98 797**	**98 797**	**21 437**	**21,7%**	**21 437**	**21,7%**
Dépenses afférentes	400	-	400	400	-	-	-	-
TOTAL SUBVENTIONS	**120 634**	-	**99 197**	**99 197**	**21 437**	**21,6%**	**21 437**	**21,6%**

4.1. AIDE AU RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

L'aide au réseau de transport métropolitain comporte trois volets :

- l'aide au métro, qui représente 0,20 $ par passager ;
- l'aide aux services d'autobus à caractère métropolitain, qui représente 0,50 $ par passager en période de pointe ;
- l'aide aux services d'autobus en rabattement au train, qui représente 0,50 $ par passager en correspondance entre l'autobus et le train.

Le coût des comptages nécessaires, soit 0,4 M$ en 2011, est ajouté au montant de l'aide au réseau de transport métropolitain.

TABLEAU 15
Répartition de l'aide au métro – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011	PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
AIDE MÉTRO							
STM	40 309	40 473	40 690	(163)	-0,4%	(381)	-0,9%
Total aide métro	**40 309**	**40 473**	**40 690**	**(163)**	**-0,4%**	**(381)**	**-0,9%**

TABLEAU 16
Répartition de l'aide aux autobus – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011	PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
AIDE AUTOBUS							
STM	4 394	4 492	4 622	(98)	-2,2%	(228)	-4,9%
RTL	2 670	2 642	2 808	29	1,1%	(138)	-4,9%
STL	592	582	630	10	1,7%	(38)	-6,0%
AMT - Autobus express métropolitains	436	466	426	(29)	-6,3%	10	2,4%
CIT Laurentides	12	14	7	(2)	-16,0%	5	63,2%
CRT de Lanaudière	438	437	418	1	0,2%	20	4,8%
CIT Sorel-Varennes	86	89	83	(3)	-2,8%	3	4,1%
Ville de Sainte-Julie	124	128	126	(4)	-3,2%	(2)	-1,9%
CIT de la Vallée du Richelieu	140	127	91	13	10,4%	49	53,7%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	216	217	217	(1)	-0,5%	-	-
CIT Le Richelain	266	277	266	(11)	-3,8%	-	-
CIT Roussillon	148	162	143	(14)	-8,5%	6	4,2%
CIT du Haut-Saint-Laurent	63	61	59	2	3,6%	4	6,7%
CIT Sud-Ouest	385	376	410	9	2,5%	(25)	-6,0%
Total aide autobus	**9 970**	**10 070**	**10 306**	**(99)**	**-1,0%**	**(336)**	**-3,3%**

TABLEAU 17
Répartition de l'aide au rabattement – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011	PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS							
STM	240	238	280	2	1,0%	(40)	-14,2%
RTL	27	27	37	-	-	(10)	-26,8%
STL	69	68	71	1	1,2%	(2)	-3,2%
CIT Laurentides	139	137	147	2	1,2%	(8)	-5,4%
CIT de la Vallée du Richelieu	73	72	81	1	1,2%	(8)	-10,1%
CIT Roussillon	14	14	15	-	-	(1)	-5,4%
CIT Le Richelain	3	3	3	-	-	-	-
CIT La Presqu'île	71	70	82	1	1,2%	(11)	-13,8%
Total aide rabattement aux trains	**636**	**629**	**716**	**6**	**1,0%**	**(80)**	**-11,2%**

4.2. AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

L'aide au système tarifaire métropolitain comporte deux volets :

- l'aide aux tarifs réduit et étudiant pour compenser le rabais des tarifs réduit (40 %) et étudiant (20 %) offert aux acheteurs de titres métropolitains ;
- l'aide à l'intégration tarifaire pour permettre que, dans chaque zone tarifaire, aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

TABLEAU 18
Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
STM	3 506	35,8%	3 360	3 237	145	4,3%	268	8,3%
RTL	1 599	16,3%	1 536	1 499	63	4,1%	99	6,6%
STL	891	9,1%	847	790	44	5,2%	101	12,8%
AMT - Trains de banlieue	2 258	23,1%	2 131	2 053	127	6,0%	205	10,0%
AMT - Autobus express métropolitains	87	0,9%	81	82	6	7,9%	5	6,0%
CIT Laurentides	118	1,2%	113	110	5	4,4%	8	7,6%
CRT de Lanaudière	349	3,6%	336	334	13	3,9%	15	4,6%
CIT La Presqu'île	40	0,4%	38	46	2	3,9%	(6)	-12,8%
CIT Sorel-Varennes	151	1,5%	143	153	9	6,1%	(2)	-1,2%
Ville de Sainte-Julie	104	1,1%	100	98	4	3,7%	6	6,2%
CIT de la Vallée du Richelieu	186	1,9%	179	173	8	4,2%	13	7,6%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	117	1,2%	113	111	4	3,7%	6	5,2%
CIT Le Richelain	106	1,1%	101	98	5	5,0%	8	8,3%
CIT Roussillon	71	0,7%	69	70	3	3,6%	1	1,4%
CIT du Haut-Saint-Laurent	32	0,3%	36	32	(4)	-11,0%	-	-
CIT Sud-Ouest	167	1,7%	160	166	6	4,0%	1	0,4%
TOTAL	**9 782**	**100,0%**	**9 343**	**9 052**	**439**	**4,7%**	**730**	**8,1%**

TABLEAU 19
Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
STM	3 858	42,4%	4 031	4 120	(173)	-4,3%	(262)	-6,4%
RTL	670	7,4%	692	756	(22)	-3,1%	(86)	-11,4%
STL	3 533	38,8%	3 471	3 024	62	1,8%	509	16,8%
AMT - Express métropolitains	29	0,3%	21	23	8	37,4%	6	24,3%
AMT - Trains de banlieue	17	0,2%	37	29	(20)	-54,6%	(12)	-41,3%
CIT Laurentides	937	10,3%	960	1 043	(22)	-2,3%	(106)	-10,2%
Ville de Sainte-Julie	2	-	2	3	-	-	(1)	-24,4%
CRT de Lanaudière	2	-	2	6	-	-	(4)	-66,7%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	8	0,1%	12	25	(4)	-30,9%	(17)	-67,5%
CIT La Presqu'île	37	0,4%	49	-	(12)	-24,5%	37	-
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	4	-	4	3	-	-	1	39,8%
CIT Sorel-Varennes	-	-	-	1	-	-	(1)	-100,0%
CIT Sud-Ouest	3	-	2	-	-	-	3	-
TOTAL	**9 100**	**99,9%**	**9 283**	**9 033**	**(183)**	**-2,0%**	**67**	**0,7%**

Les tarifs locaux de référence sont proposés par l'AMT aux organismes de transport de la région métropolitaine comme balises pour la détermination de leurs tarifs locaux. Ils sont déterminés par indexation des tarifs locaux de référence de l'année précédente, selon le taux de base appliqué pour les tarifs TRAM. Les rabais consentis aux tarifs réduit et étudiant de référence correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20 % pour le tarif étudiant, 40 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondissement des tarifs (0,50 $ pour les tarifs inférieurs à 100 $ et 1 $ pour les tarifs supérieurs à 100 $). Les tarifs locaux de référence sont aussi utilisés pour l'estimation de l'aide à l'intégration tarifaire.

TABLEAU 20
Tarifs locaux de référence pour 2010 et 2011

ZONE	ORDINAIRE		ÉTUDIANT		RÉDUIT	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
1	**70,50 $**	69,50 $	**56,50 $**	55,50 $	**42,50 $**	41,50 $
2	**75,50 $**	74,50 $	**60,50 $**	59,50 $	**45,50 $**	44,50 $
3	**79,00 $**	78,00 $	**63,00 $**	62,50 $	**47,50 $**	47,00 $
4	**90,50 $**	89,00 $	**72,50 $**	71,00 $	**54,50 $**	53,50 $
5	**102,00 $**	100,50 $	**81,50 $**	80,50 $	**61,00 $**	60,50 $
6	**129,00 $**	127,00 $	**103,00 $**	101,50 $	**77,50 $**	76,00 $
7	**162,00 $**	160,00 $	**130,00 $**	128,00 $	**97,00 $**	96,00 $
8	**194,00 $**	191,00 $	**155,00 $**	153,00 $	**116,00 $**	115,00 $

5. ACHALANDAGE AMT

5.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Pour l'année 2010, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les neuf premiers mois d'exercice, est estimée à 15 301 800 passagers annuels.

Pour l'année 2011, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 0,5 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2010 ; l'achalandage est ainsi estimé à 15 376 000 passagers annuels.

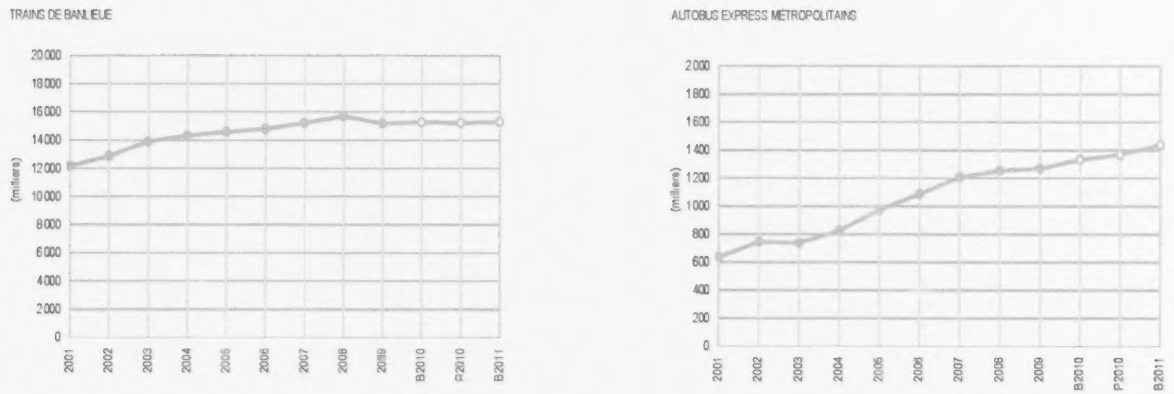
La mise en service des nouvelles voitures multiniveaux permettra d'accroître la capacité d'accueil des trains de banlieue qui était saturée depuis les dernières années.

5.2. AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

Pour l'année 2010, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les neuf premiers mois d'exercice, est estimée à 1 370 000 passagers annuels.

Pour l'année 2011, le budget d'exploitation est établi avec une hausse d'achalandage de 5 % par rapport à la prévision 2010 pour l'Express Chevrier ; son achalandage est estimé à 1 439 000 passagers annuels.

FIGURE 3
Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2001-2011



6. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2009	PRÉVISION 2010 [1]	OBJECTIF 2011
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	16	16	16
	Nombre de quais	118	219	219	219
	Achalandage annuel	40,7 M	71,1 M	71,1 M	71,1 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	22	23	23
	Nombre de places offertes	4 600	13 270	13 320	13 320
	Achalandage annuel	0,6 M	2,6 M	3,1 M	3,1 M
	Taux d'utilisation	63%	80%	80%	80%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	31	31	31
	Longueur pointe du matin	41,2 km	85,2 km	85,2 km	85,2 km
	Longueur pointe du soir	37,3 km	73,5 km	73,5 km	73,5 km
	Achalandage annuel	16,0 M	23,9 M	23,9 M	23,9 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel	-	1,268 M	1,370 M	1,439 M

[1] *Estimation de l'achalandage annuel 2010 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage*

6.1. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Les équipements métropolitains se composent, en 2011, de 16 terminus, de diverses mesures préférentielles dont 31 voies réservées, de 22 stationnements incitatifs et des billetteries métropolitaines. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains budgétés pour 2011 s'élèvent à 17,9 M$, ceux de 2010 étant de 17,0 M$. L'Agence s'est appliquée à repositionner son réseau de billetteries en 2010 et les résultats de cette restructuration se reflètent dans le budget 2011. Les billetteries des stations de métro Angrignon et Cartier ont dû être déménagées pour offrir une meilleure accessibilité et une meilleure conformité au nouveau système de carte à puce. Ce repositionnement a aussi permis d'augmenter les revenus de commercialisation du site Cartier. Les contrats de gestion de la plupart des billetteries ont été renégociés à la baisse quant à leur coût d'exploitation en offrant ainsi un meilleur service à la clientèle.

Un programme de bonus/malus sera appliqué aux billetteries métropolitaines en fonction des résultats des sondages effectués auprès de la clientèle sur la qualité de service rendue. De plus, la phase de déploiement du système OPUS étant maintenant achevée, l'AMT procédera aussi à l'évaluation et à l'amélioration de tout le système.

L'AMT a dû revoir son partage de coût entre les billetteries métropolitaines desservant les réseaux d'autobus et ses billetteries concentrées aux abords de ses lignes de trains à cause de la venue des DAT et de leur utilisation par la clientèle, ce qui explique la hausse des coûts de billetteries pour la portion équipements métropolitains.

Jusqu'en 2002, seuls les organismes de transport hors territoire étaient facturés à 100 % pour l'usage des équipements. L'AMT a introduit, en 2002, une facturation de 25 % des coûts d'utilisation des terminus, des billetteries et des voies réservées. En 2010, le taux de facturation a été augmenté à 40 %. Pour 2011, l'Agence maintient la tarification des équipements du réseau de transport métropolitain à un taux de 40 %, ce qui conserve l'harmonie avec le taux en vigueur pour le réseau de trains de banlieue. En 2011, les stationnements incitatifs sont aussi assujettis à cette facturation, comme c'est le cas pour le réseau de trains de banlieue depuis 1996.

Cette mesure est dictée par l'ajout sans cesse croissant de places de stationnement découlant de leur popularité ainsi que par les coûts relatifs à leur entretien et à leur sécurisation. Elle permettra ainsi de maintenir la qualité et la cadence de développement nécessaires à la croissance du réseau de ses partenaires. Cette mesure permet ainsi de traiter tous les équipements desservant les partenaires de l'AMT de manière uniforme.

Par ailleurs, nous prévoyons réaliser une étude sur les revenus de stationnements incitatifs actuellement tarifés visant à réviser la tarification dans les stationnements où un potentiel de revenus supplémentaires existe.

TABLEAU 21
Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
REVENUS								
Facturation des coûts aux organismes de transport	7 131	100%	6 814	6 814	317	4,7%	317	4,7%
TOTAL	**7 131**	**100%**	**6 814**	**6 814**	**317**	**4,7%**	**317**	**4,7%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion – Terminus	10 791	60,1%	10 828	10 828	(37)	-0,3%	(37)	-0,3%
Coûts d'exploitation et de gestion – Voies réservées	2 701	15,0%	2 694	2 694	7	0,3%	7	0,3%
Coûts d'exploitation et de gestion – Stationnements	2 092	11,7%	1 719	1 719	373	21,7%	373	21,7%
Coûts d'exploitation et de gestion – Billetteries	2 367	13,2%	1 795	1 795	572	31,9%	572	31,9%
TOTAL	**17 951**	**100%**	**17 036**	**17 036**	**915**	**5,4%**	**915**	**5,4%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**10 820**	**-**	**10 222**	**10 222**	**598**	**5,9%**	**598**	**5,9%**

FIGURE 4
Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2001-2011

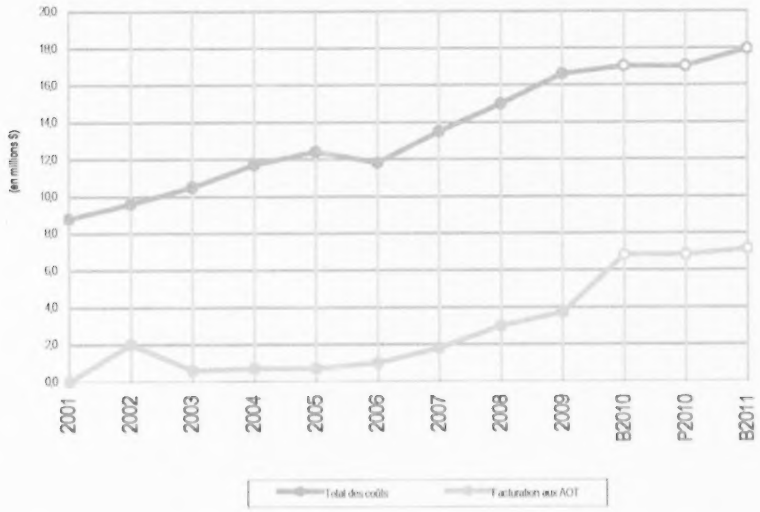


TABLEAU 22
Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
STM	1 544	21,7%	1 342	1 342	202	15,1%	202	15,1%
RTL	1 991	27,9%	2 052	2 052	(61)	-3,0%	(61)	-3,0%
STL	1 552	21,8%	1 254	1 254	298	23,7%	298	23,7%
AMT	159	2,2%	160	160	(1)	-0,6%	(1)	-0,6%
CIT Roussillon	118	1,7%	126	126	(8)	-6,1%	(8)	-6,1%
CIT du Haut-Saint-Laurent	36	0,5%	26	26	10	37,1%	10	37,1%
CIT Sud-Ouest	174	2,4%	188	188	(14)	-7,5%	(14)	-7,5%
CIT de la Vallée du Richelieu	40	0,6%	37	37	3	7,4%	3	7,4%
CIT Le Richelain	198	2,8%	212	212	(14)	-6,8%	(14)	-6,8%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	157	2,2%	161	161	(4)	-2,5%	(4)	-2,5%
Ville de Sainte-Julie	69	1,0%	115	115	(46)	-40,3%	(46)	-40,3%
CIT Laurentides	283	4,0%	236	236	47	19,8%	47	19,8%
CRT de Lanaudière	359	5,0%	399	399	(40)	-10,0%	(40)	-10,0%
CIT Sorel-Varennes	65	0,9%	59	59	6	10,1%	6	10,1%
CIT du Haut-Richelieu	378	5,3%	417	417	(39)	-9,5%	(39)	-9,5%
Autres	8	0,1%	30	30	(22)	-73,5%	(22)	-73,5%
TOTAL	**7 131**	**100,0%**	**6 814**	**6 814**	**315**	**4,6%**	**315**	**4,6%**

6.2. RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

L'AMT exploite sur une base annuelle un service d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier (Brossard/Centre-ville). Les coûts de ce service prévus pour 2011 totalisent 4,9 M$, comparativement à 5,0 M$ dans la prévision 2010. Les recettes prévues en 2011 sont de 2,5 M$, soit le même niveau que la prévision 2010. Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 51,7 % au budget de 2011, par rapport à 53,4 % au budget de 2010.

En 2011, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50 % par l'AMT, s'élève à 0,6 M$. Les municipalités assument l'autre moitié du déficit d'exploitation (TABLEAU 23).

TABLEAU 23
Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
REVENUS								
Revenus usagers	2 517	58,8%	2 485	2 698	32	1,3%	(181)	-6,7%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	87	2,0%	84	84	3	3,6%	3	3,6%
Aide à l'intégration tarifaire	29	0,7%	24	24	5	20,8%	5	20,8%
PAGASTC – MTQ	624	14,6%	624	624	-	-	-	-
Contributions municipales	589	13,8%	601	601	(12)	-2,0%	(12)	-2,0%
Aide métropolitaine	436	10,2%	466	421	(30)	-6,4%	15	3,6%
TOTAL REVENUS	**4 282**	**100,0%**	**4 284**	**4 452**	**(2)**	**-**	**(170)**	**-3,8%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	4 871	100%	5 053	5 053	(182)	-3,6%	(182)	-3,6%
TOTAL DÉPENSES	**4 871**	**100,0%**	**5 053**	**5 053**	**(182)**	**-3,6%**	**(182)**	**-3,6%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT	**589**	**-**	**769**	**601**	**(180)**	**-23,4%**	**(12)**	**-2,0%**
Achalandage (milliers)	1 439	-	1 370	1 337	69	5,0%	102	7,6%
Ratio d'autofinancement (%)	51,7	-	49,2	53,4	2	5,1%	(2)	-3,2%

6.2.1. Express Chevrier

En vertu de sa Loi constitutive, l'AMT peut exploiter elle-même un service d'autobus express métropolitain. Lorsque l'AMT agit à titre d'exploitant, le service d'un autobus express métropolitain doit être effectué par un ou des transporteurs publics ou privés liés par contrat.

Lorsqu'elle exploite un service d'autobus express métropolitain en lieu et place d'un organisme de transport, l'AMT devrait facturer 100 % du déficit résiduel d'exploitation aux municipalités dont le territoire est desservi, à défaut d'une entente de partage des coûts, selon les services rendus, déduction faite des recettes générées par le service (article 46).

Depuis 2005, les principes et modalités de financement des autobus express métropolitains ont été établis comme suit :

- l'AMT reçoit les recettes et fait un partage si l'usager utilise plus d'un réseau de transport collectif ;
- l'AMT reçoit l'aide métropolitaine de base pendant les périodes de pointe ;
- bien que la Loi sur l'AMT permette de facturer aux municipalités 100 % du déficit résiduel d'exploitation, l'AMT facture 50 % du déficit selon l'utilisation faite par leurs résidents. Seules les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent au déficit.

Le service d'autobus de l'Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal.

Revenus

En 2011, les recettes prévues en provenance des usagers sont évaluées à 2,5 M$, soit approximativement le même montant qu'en 2010.

Dépenses

Pour 2010 et 2011, les dépenses prévues sont respectivement de 5,1 M$ et 4,9 M$, soit une diminution en 2011 de 0,2 M$ par rapport à la prévision 2010.

Contributions municipales

Depuis 2005, les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent à hauteur de 50 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,6 M$ en 2011.

Le ratio d'autofinancement est de 51,7 % en 2011.

TABLEAU 24
Contributions municipales – Expresse métropolitains – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
EXPRESS CHEVRIER								
RTL	285	48,4%	291	291	(6)	-2,0%	(6)	-2,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	92	15,5%	93	93	(2)	-2,0%	(2)	-2,0%
CIT Le Richelain	71	12,1%	73	73	(1)	-2,0%	(1)	-2,0%
CIT Roussillon	10	1,7%	10	10	-	-	-	-
CIT de la Vallée du Richelieu	14	2,3%	14	14	-	-	-	-
Ville de Sainte-Julie	10	1,7%	10	10	-	-	-	-
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu	107	18,2%	110	110	(2)	-2,0%	(2)	-2,0%
TOTAL	**589**	**100,0%**	**601**	**601**	**(11)**	**-1,9%**	**(12)**	**-2,0%**

TABLEAU 25
Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2001-2011

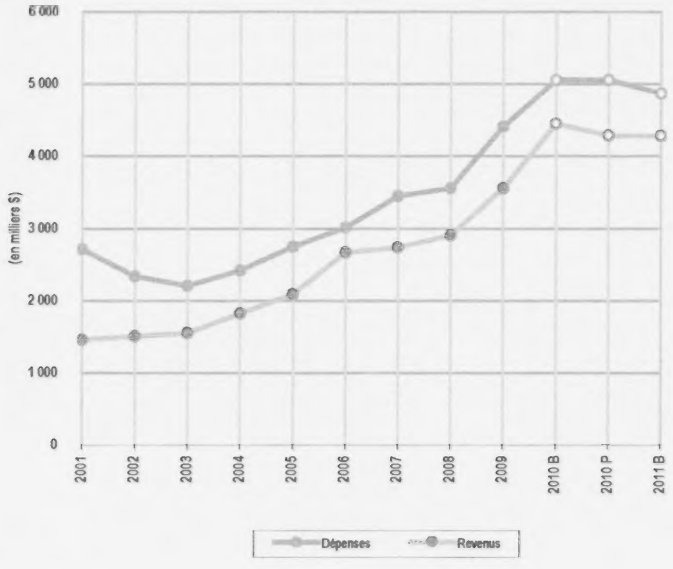
(en milliers $)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 B	2010 P	2011 B
REVENUS												
Recettes usagers	919	1 005	1 072	1 308	1 443	1 681	2 295	2 373	2 595	*2 698*	*2 485*	*2 517*
Aide aux tarifs réduit et étudiant	-	23	38	45	43	56	58	49	-	*84*	*84*	*87*
Aide métropolitaine	240	258	277	299	360	414	-	354	-	*421*	*466*	*436*
Aide à l'intégration	-	-	-	-	64	87	8	50	-	*24*	*24*	*29*
Contributions municipales	300	222	167	170	180	432	374	29	706	*601*	*601*	*589*
Autres contributions	-	-	-	-	-	-	-	-	45	-	-	-
PAGASTC – MTQ	-	-	-	-	-	-	-	40	210	*624*	*624*	*624*
TOTAL	**1 459**	**1 508**	**1 554**	**1 822**	**2 090**	**2 670**	**2 735**	**2 904**	**3 556**	***4 452***	***4 284***	***4 282***
DÉPENSES												
Dépenses	2 711	2 338	2 205	2 420	2 749	3 013	3 449	3 556	4 412	*5 053*	*5 053*	*4 871*
TOTAL	**2 711**	**2 338**	**2 205**	**2 420**	**2 749**	**3 013**	**3 449**	**3 556**	**4 412**	***5 053***	***5 053***	***4 871***
INDICATEURS												
Achalandage (milliers)	637	745	765	891	973	1 149	1 269	1 269	1 268	*1 334*	*1 370*	*1 439*
Ratio d'autofinancement (%)	33,9	43,0	48,6	54,0	52,5	55,8	66,5	66,7	58,8	*53,4*	*49,2*	*51,7*

TABLEAU 26
Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2001-2011

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 B	2010 P	2011 B
EXPRESS CHEVRIER												
Coûts d'exploitation (milliers $)	1 407	1 412	1 503	1 697	1 986	2 169	2 605	3 305	4 081	*5 053*	*5 053*	*4 871*
Revenus usagers nets (milliers $)	641	703	838	1 088	1 157	1 399	2 027	2 232	2 471	*2 698*	*2 485*	*2 517*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	360	457	521	590	716	870	1 049	1 269	1 268	*1 334*	*1 370*	*1 439*
Ratio d'autofinancement (%)	45,5	49,7	55,8	64,1	58,3	64,5	77,8	67,5	60,5	*53,4*	*49,2*	*51,7*
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,23	0,18	0,19	0,23	0,18	0,17	0,17	0,27	0,33	*0,41*	*0,41*	*0,40*

FIGURE 5
Indicateurs de performance – Express Chevrier – 2001-2011

REVENUS ET DÉPENSES



7. TRANSPORT ADAPTÉ

En octobre 2009, l'Agence a dévoilé son nouveau cadre financier pour le transport adapté métropolitain. Cette réforme, qui s'est effectuée en collaboration avec le MTQ, a mené à l'élargissement du territoire couvert pour la desserte métropolitaine.

Les orientations prises s'appuient sur quatre axes principaux à savoir :

- le souci du client
- l'équité du programme
- la cohérence avec le programme provincial
- la simplicité d'application

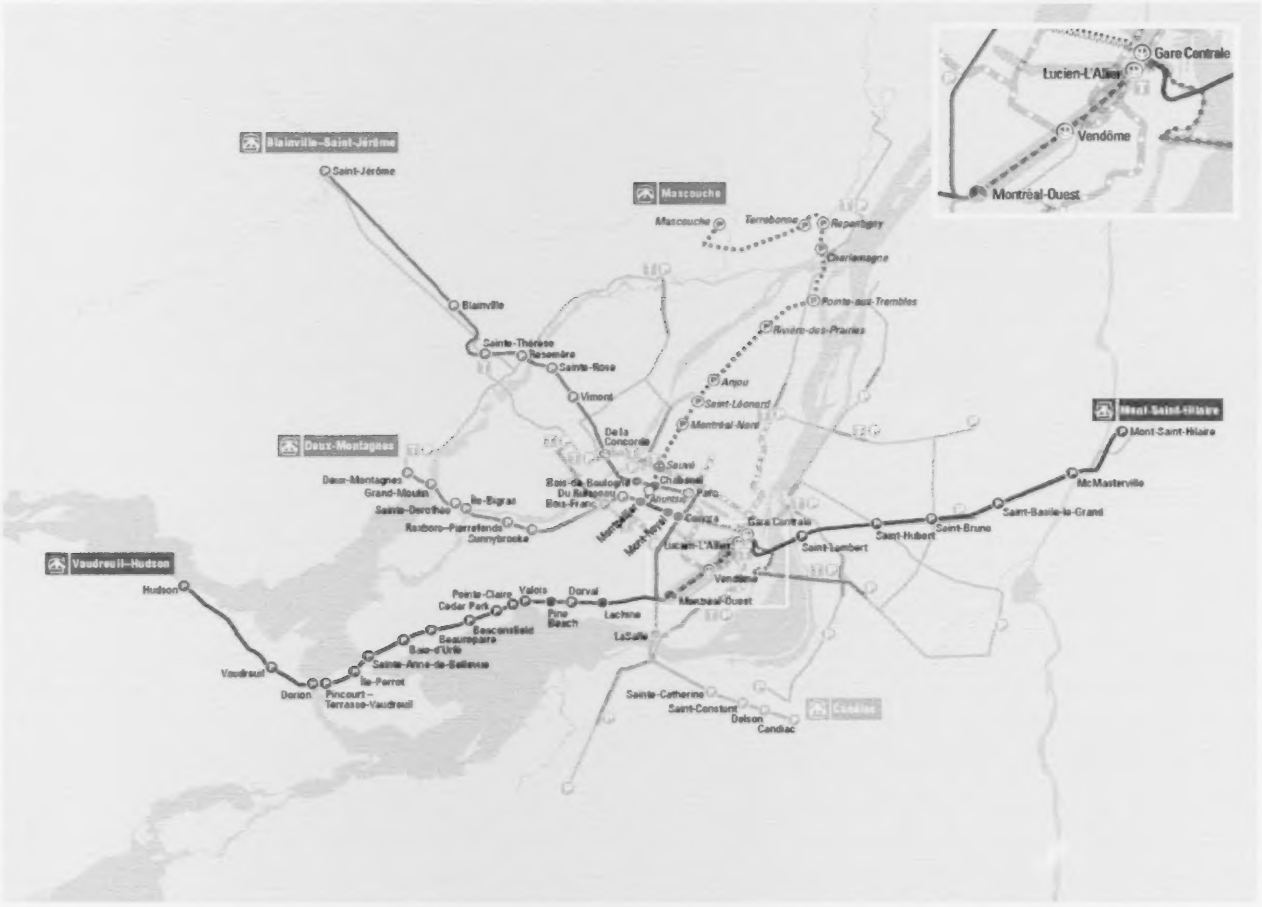
Le résultat de cette démarche a aussi confirmé la volonté ferme de l'Agence de soutenir ses partenaires dans le financement des déplacements métropolitains. En 2011, cette contribution a été augmentée de 2,5 % par rapport à celle de 2010 et totalise 1,6 M$. Rappelons qu'en 2007, cette contribution s'élevait à 0,8 M$ et qu'elle a été doublée depuis cette date pour répondre aux besoins exprimés par nos partenaires.

TABLEAU 27

Contribution de l'AMT au transport adapté - 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
STM	207	12,7%	204	170	3	1,5%	37	21,8%
STL	532	32,6%	524	510	8	1,5%	23	4,4%
RTL	477	29,2%	470	470	7	1,5%	7	1,5%
Ville de Candiac	45	2,8%	44	44	1	1,5%	1	1,5%
Ville de Chambly	64	3,9%	63	63	1	1,5%	1	1,5%
Ville de Châteauguay	8	0,5%	8	-	-	-	8	-
MRC Les Moulins	31	1,9%	30	30	-	-	-	-
MRC de Lajemmerais	110	6,7%	108	108	2	1,5%	2	1,5%
MRC de L'Assomption	61	3,8%	60	37	1	1,5%	24	65,1%
Ville de Vaudreuil-Dorion	13	0,8%	13	9	-	-	5	55,1%
RITA de la Vallée du Richelieu	22	1,4%	22	33	-	-	(11)	-32,4%
CIT Laurentides	17	1,0%	16	11	-	-	6	55,9%
Autres	44	2,7%	29	107	15	53,0%	(63)	-59,0%
TOTAL	**1 631**	**99,9%**	**1 591**	**1 591**	**40**	**2,5%**	**40**	**2,5%**

8. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE



Train de banlieue et gare
Train de l'Est (ligne Mascouche) et gare projetée
Gare avec accès au métro
Tunnel Mont-Royal
Subdivision Westmount
Métro
Axe de services métropolitains
Voie réservée
Express métropolitain
Terminus métropolitain
Stationnement incitatif

Note: le nom des gares projetées et à l'étude sont à confirmer.

LIGNE	DEUX-MONTAGNES	VAUDREUIL-HUDSON	BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour Électrification : 1992 à 1995	1889 à ce jour Rénovations : 1982 à 1989	1882 à 1981 Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	1859 à 1988 Remise en service : 2000	1887 à 1980 Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	
Opérateur en impartition	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet (km)	28,9	51,2	82,8	34,0	25,6	204,4
Départs/jour	49	27	20	14	12	122
Départs/semaine	279	149	100	70	60	658
Gares	12	18	10 (+ 3)[1]	6 (+ 1)[2]	5 (+ 3)[1]	51
Stationnements incitatifs	8	14	6	6	4	38
Places de stationnement 2009	5 961	3 736	3 069	2 777	891	16 434
Achalandage 2009	7 245 600	3 462 600	2 124 100	1 693 200	665 000	15 190 500
Prévision achalandage 2010[3]	7 285 100	3 382 300	2 160 900	1 810 700	662 800	15 301 800
Objectif achalandage 2011	7 285 100	3 382 300	2 160 900	1 865 000	682 700	15 376 000

1 *Trois gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac.*

2 *Une gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire.*

3 *Estimation de l'achalandage annuel 2010 : prévision annuelle basée sur neuf mois d'achalandage.*

8.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

En ce qui concerne les trains de banlieue, les hypothèses de base du budget 2011 tiennent compte des coûts des contrats négociés tant en matière d'exploitation des trains qu'en matière d'entretien du matériel roulant et des infrastructures, notamment du coût des conventions collectives de la main-d'œuvre des firmes qui exploitent le matériel roulant. Ces coûts varient de 2 % à 3 % selon les contrats en vigueur, soit un taux supérieur aux hypothèses d'inflation générale de 1,5 %, qui ont servi à l'élaboration de l'ensemble du budget 2011.

Renouvellement de la flotte

Les premières voitures multiniveaux ont commencé à arriver en novembre 2009. En attendant la réception des locomotives bimodes qui permettront d'utiliser ces voitures sur le Train de l'Est (ligne Mascouche) et sur la ligne Deux-Montagnes en 2012, l'AMT se concentrera en 2011 à déployer un maximum de voitures sur les lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville–Saint-Jérôme et Candiac. Rappelons que le déploiement sur la ligne Mont-Saint-Hilaire a été achevé en 2010. Cette nouvelle flotte permettra d'augmenter la fiabilité du service, d'accroître la capacité d'accueil et d'offrir le confort à une clientèle toujours croissante.

Une qualité de service à maintenir

Entretemps, nous devons composer avec la flotte existante et nous avons pris tous les moyens à notre disposition pour éviter à notre clientèle les tracas occasionnés par des défaillances. Par exemple, nous avons investi dans des locomotives supplémentaires afin d'éviter les problèmes de fiabilité.

Le budget 2011 reflète des investissements importants dans les plans d'entretien transitoire et la mise en place de plusieurs mesures visant à assurer un service de qualité, tout au long des prochaines années. En janvier dernier, l'AMT a ainsi accordé un nouveau contrat d'entretien pour le matériel roulant à Bombardier qui a débuté en juillet 2010. De plus, de nouveaux sites d'entretien associés aux nouvelles voitures 3000 ont dû être ajoutés à chacune des stations de départ des lignes de train.

En parallèle, pour exercer un meilleur contrôle de qualité de la maintenance, nous travaillons aussi à développer nos propres centres d'entretien et sites de garage. Le MTQ nous a ainsi autorisés en septembre 2010 à construire le centre d'entretien Lachine pour les trains qui circulent sur le réseau du CP. Nous travaillons aussi sur un scénario pour construire le centre d'entretien Pointe-Saint-Charles pour les trains qui circulent sur le réseau du CN.

Par ailleurs, l'AMT a investi dans les réseaux de communication à la clientèle pour une mise à niveau du réseau et une amélioration de ce service.

Revenus

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent principalement des recettes d'usagers (44,8 %) et des contributions municipales (46,9 %). Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines intégrées TRAM (mensuelles et unitaires) imputées au train de banlieue.

En 2011, les recettes des usagers totalisent 47,1 M$, par rapport à 45,6 M$ dans la prévision 2010, soit une hausse de 3,4 % en raison de l'effet combiné de l'augmentation des tarifs, de l'achalandage et des effets liés à la redistribution des titres régionaux TRAM.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2011 totalisent 123,5 M$, en augmentation de 2,7 % par rapport au budget amendé 2010. Le déficit d'exploitation budgétisé pour 2011 est de 18,2 M$, en hausse de 3 % par rapport à la prévision de 2010 (TABLEAU 28).

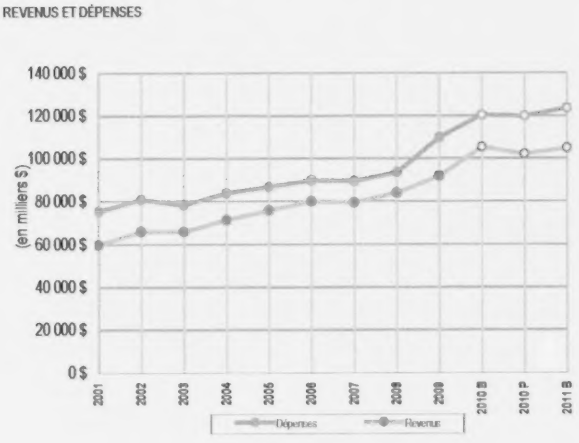
TABLEAU 28
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
REVENUS								
Recettes usagers	47 149	44,8%	45 587	47 823	1 562	3,4%	(674)	-1,4%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	2 256	2,1%	2 053	2 053	203	9,9%	203	9,9%
Aide à l'intégration tarifaire	17	-	27	27	(10)	-37,0%	(10)	-37,0%
Contributions municipales nettes	49 412	46,9%	47 920	48 120	1 492	3,1%	1 292	2,7%
PAGASTC – MTQ	6 473	6,1%	6 511	7 291	(38)	-0,6%	(818)	-11,2%
TOTAL	**105 307**	**100,0%**	**102 098**	**105 314**	**3 209**	**3,1%**	**(7)**	**-**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	123 534	100,0%	119 801	120 301	3 733	3,1%	3 233	2,7%
TOTAL	**123 534**	**100,0%**	**119 801**	**120 301**	**3 733**	**3,1%**	**3 233**	**2,7%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
Deux-Montagnes	3 010	16,5%	3 067	2 589	(57)	-1,9%	421	16,3%
Vaudreuil-Hudson	8 759	48,1%	8 238	7 641	521	6,3%	1 118	14,6%
Blainville–Saint-Jérôme	1 208	6,6%	1 141	67	67	5,9%	1 141	1703,0%
Mont-Saint-Hilaire	2 712	14,9%	3 130	3 060	(418)	-13,4%	(368)	-11,9%
Candiac	2 538	13,9%	2 127	1 610	411	19,3%	928	57,6%
TOTAL	**18 227**	**100%**	**17 703**	**14 987**	**524**	**3,0%**	**3 240**	**21,6%**
Achalandage (milliers)	**15 376**	-	**15 302**	15 265	**74**	**0,5%**	**111**	**0,7%**
Ratio d'autofinancement (%)	**38,2**	-	**38,1**	39,8	-	-	**(2)**	**-4,0%**

TABLEAU 29
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2001-2011

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 B	2010 P	2011 B
REVENUS (en milliers $)												
Recettes usagers	22 980	23 966	28 396	34 575	37 617	41 178	42 298	44 457	44 055	47 823	45 587	47 149
Aide aux tarifs réduit et étudiant	-	930	1 380	1 457	1 463	1 696	1 698	1 847	1 946	2 053	2 053	2 256
Aide à l'intégration tarifaire	-	-	-	-	26	85	11	47	31	27	27	17
Contributions municipales nettes	21 407	24 358	27 178	28 278	29 520	31 524	33 384	36 194	42 414	48 120	47 920	49 412
PAGASTC – MTQ	-	-	-	-	-	-	-	1 429	5 374	7 291	6 511	6 473
Contributions MTQ	147	2 491	267					-	-	-	-	
Dette – subvention MTQ	15 252	14 221	8 624	7 125	7 122	5 636	2 066					
TOTAL	**59 786**	**65 971**	**65 843**	**71 435**	**75 758**	**80 069**	**79 446**	**83 974**	**93 828**	**105 314**	**102 098**	**105 307**
DÉPENSES (en milliers $)												
Dette – subvention MTQ	15 252	14 221	8 624	7 125	7 122	5 636	2 066					
Dépenses	60 196	66 477	69 593	76 687	79 567	84 175	87 436	93 447	100 999	120 301	119 801	123 534
TOTAL	**75 447**	**80 698**	**78 217**	**83 812**	**86 689**	**89 811**	**89 502**	**93 447**	**100 999**	**120 301**	**119 801**	**123 534**
Déficit résiduel	15 661	14 727	12 374	12 377	10 939	9 742	10 056	9 473	16 170	14 987	17 703	18 227
INDICATEURS												
Achalandage annuel (milliers de pass.)	12 196	12 879	13 911	14 323	14 584	15 046	15 478	15 316	15 191	15 265	15 302	15 376
Coûts d'exploitation par pass. km ($)	0,27	0,27	0,26	0,28	0,28	0,29	0,28	0,29	0,35	0,38	0,38	0,39
Taux de ponctualité (%)	96	98	98	97	97	97	98	96	96	96	96	96
Ratio d'autofinancement (%)	38,2	36,1	40,8	45,1	47,3	48,9	48,4	47,6	40,1	39,8	38,1	38,2

FIGURE 6
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 2001-2011



8.2. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

L'AMT, comme le prévoit sa Loi constitutive, répartit 40 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chacune des gares. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée (RFU) ou selon des ententes entre les Villes.

Pour les lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson (existantes lors de la création de l'AMT en 1996), la méthode de répartition se fait selon le critère trains-km :

- Ligne Deux-Montagnes : pour 2010 et 2011, la proportion est de 79,5 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 8,9 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
- Ligne Vaudreuil-Hudson : pour 2010 et 2011, la proportion est de 81,3 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,7 % pour le tronçon Hudson.

Pour les lignes Blainville–Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Candiac, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare :

- Ligne Blainville–Saint-Jérôme : pour 2010 et 2011, la proportion est de 22,7 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 34,1 % pour Laval et 43,2 % pour le CIT Laurentides ;
- Ligne Mont-Saint-Hilaire : pour 2010 et 2011, la proportion est de 50 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
- Ligne Candiac : pour 2010 et 2011, la proportion des départs à chaque gare est de 20 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80 % pour le tronçon Candiac.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 2,7 % par rapport au budget amendé 2010 (TABLEAU 31), une augmentation due à la hausse des coûts découlant des investissements nécessaires pour les équipements afin de sécuriser la fiabilité du service.

TABLEAU 30
Variation des contributions municipales nettes – 2001-2011

(en milliers $)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	B2010	P2010	B2011
Deux-Montagnes	10 388	10 927	10 862	11 899	11 857	12 225	12 339	13 008	14 001	15 125	15 125	15 449
Vaudreuil-Hudson	7 853	8 104	8 426	9 014	9 178	9 565	9 393	9 903	11 653	13 758	13 558	14 127
Blainville–Saint-Jérôme	2 968	3 372	3 494	3 456	4 412	4 142	6 189	6 444	6 837	7 364	7 364	7 563
Mont-Saint-Hilaire	346	1 364	3 695	2 970	2 883	3 910	4 041	5 396	7 134	7 948	7 948	8 056
Candiac	-	591	699	937	1 190	1 682	1 422	1 443	2 790	3 925	3 925	4 217
TOTAL	**21 555**	**24 358**	**27 176**	**28 276**	**29 520**	**31 524**	**33 384**	**36 194**	**42 415**	**48 120**	**47 920**	**49 412**

TABLEAU 31
Contributions municipales nettes – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
Agglomération de Montréal	26 327	53,3%	25 504	25 666	824	3,2%	661	2,6%
Laval	4 371	8,8%	4 266	4 266	105	2,5%	105	2,5%
Agglomération de Longueuil	4 028	8,2%	3 974	3 974	54	1,4%	54	1,4%
Tronçon Blainville–Saint-Jérôme	3 267	6,6%	3 181	3 181	86	2,7%	86	2,7%
Tronçon Deux-Montagnes	1 375	2,8%	1 346	1 346	29	2,1%	29	2,1%
Tronçon Vaudreuil-Hudson	2 642	5,3%	2 535	2 573	106	4,2%	69	2,7%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	4 028	8,2%	3 974	3 974	54	1,4%	54	1,4%
Tronçon Candiac	3 374	6,8%	3 140	3 140	234	7,4%	234	7,4%
TOTAL	**49 412**	**100,0%**	**47 920**	**48 120**	**1 492**	**3,1%**	**1 292**	**2,7%**

TABLEAU 32
Évolution des contributions municipales nettes – 2001-2011

(en milliers $)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	B2010	P2010	B2011
Deux-Montagnes	5,1%	5,2%	-0,6%	9,5%	-0,4%	3,1%	0,9%	5,4%	7,6%	8,0%	8,0%	2,1%
Vaudreuil-Hudson	0,9%	3,2%	4,0%	7,0%	1,8%	4,2%	-1,8%	5,4%	17,7%	18,1%	16,3%	4,2%
Blainville–Saint-Jérôme	27,5%	13,6%	3,6%	-1,1%	27,7%	-6,1%	49,4%	4,1%	6,1%	7,7%	7,7%	2,7%
Mont-Saint-Hilaire	-	294,2%	170,9%	-19,6%	-2,9%	35,6%	3,4%	33,5%	32,2%	11,4%	11,4%	1,4%
Candiac	-	-	18,3%	34,0%	27,0%	41,3%	-15,5%	1,5%	93,3%	40,7%	40,7%	7,4%
TOTAL	**7,8%**	**13,0%**	**11,6%**	**4,0%**	**4,4%**	**6,8%**	**5,9%**	**8,4%**	**17,2%**	**13,5%**	**13,0%**	**3,1%**

8.3. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE

8.3.1. Ligne Deux-Montagnes

Revenus

Pour 2010, les recettes des usagers sont évaluées à 19,1 M$; en 2011, elles s'établissent à 19,6 M$, une hausse qui s'explique principalement par une indexation des tarifs.

Dépenses

Pour 2010, l'AMT prévoit des dépenses de 37,8 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2011, les dépenses prévues sont de 38,6 M$, ou 2,2 % de plus que la prévision 2010. L'augmentation provient principalement de l'investissement dans les équipements, de l'indexation des coûts d'entretien et de l'indexation contractuelle des frais de fonctionnement du CN.

Le ratio d'autofinancement prévu en 2011 est de 50,7 %.

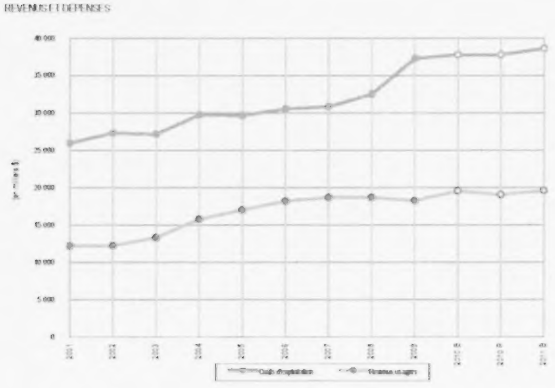
TABLEAU 33
Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
REVENUS								
Recettes usagers	19 566	54,9%	19 067	19 545	499	2,6%	21	0,1%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	594	1,7%	540	540	54	10,0%	54	10,0%
Aide à l'intégration tarifaire	5	-	8	8	(3)	-37,5%	(3)	-37,5%
Contributions municipales	15 449	43,4%	15 125	15 125	324	2,1%	324	2,1%
TOTAL	**35 614**	**100,0%**	**34 740**	**35 218**	**874**	**2,5%**	**396**	**1,1%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	38 624	100,0%	37 807	37 807	817	2,2%	817	2,2%
TOTAL	**38 624**	**100,0%**	**37 807**	**37 807**	**817**	**2,2%**	**817**	**2,2%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**3 010**	-	**3 067**	**2 589**	**(57)**	**-1,9%**	**421**	**16,3%**
Achalandage (milliers)	7 285	-	7 285	7 231	-	-	54	0,7%
Ratio d'autofinancement (%)	50,7	-	50,4	51,7	-	-	(1)	-2,0%

TABLEAU 34
Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2001-2011

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	*2010 B*	*2010 P*	*2011 B*
DEUX-MONTAGNES												
Coûts d'exploitation (milliers $)	25 970	27 318	27 154	29 749	29 643	30 562	30 848	32 520	37 275	*37 807*	*37 807*	*38 624*
Revenus usagers nets (milliers $)	12 213	12 262	13 311	15 799	17 008	18 227	18 669	18 669	18 279	*19 545*	*19 067*	*19 566*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	7 023	7 233	7 456	7 509	7 649	7 810	7 757	7 246	7 246	*7 231*	*7 285*	*7 285*
Ratio d'autofinancement (%)	47,0	44,9	49,0	53,1	57,4	59,6	60,5	57,3	49,0	*51,7*	*50,4*	*50,7*
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,21	0,21	0,21	0,23	0,21	0,21	0,21	0,24	0,27	*0,28*	*0,28*	*0,28*
Taux de ponctualité (%)	99,0	99,4	99,3	99,1	98,9	99,6	98,6	97,0	97,2	*98,7*	*98,7*	*98,7*

FIGURE 7
Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2001-2011



8.3.2 Ligne Vaudreuil-Hudson

Revenus

Pour 2010, les recettes des usagers sont évaluées à 9,7 M$; en 2011, elles s'établissent à 10,0 M$.

Dépenses

Pour 2010, l'AMT prévoit des dépenses de 33,9 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2011, les dépenses prévues sont de 35,3 M$. L'augmentation de 4,1 % provient principalement de l'application du nouveau plan d'entretien des équipements.

Le ratio d'autofinancement prévu en 2011 est de 28,2 %.

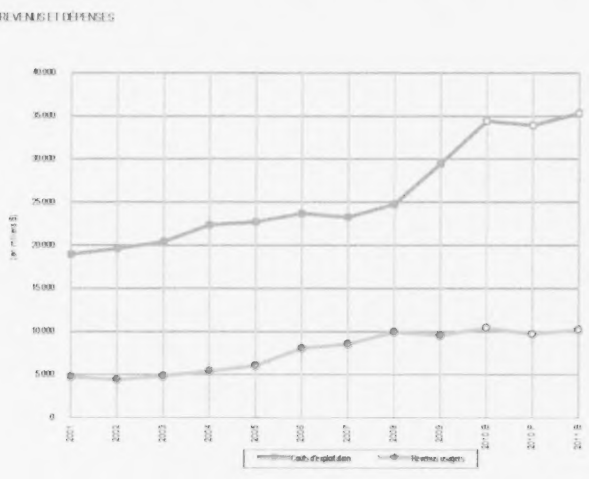
TABLEAU 35
Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
REVENUS								
Recettes usagers	9 977	37,6%	9 723	10 420	254	2,6%	(443)	-4,3%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	582	2,2%	529	529	53	10,0%	53	10,0%
Aide à l'intégration tarifaire	5	-	8	8	(3)	-37,5%	(3)	-37,5%
Contributions municipales	14 127	53,2%	13 558	13 758	569	4,2%	369	2,7%
PAGASTC – MTQ	1 867	7,0%	1 858	2 058	9	0,5%	(191)	-9,3%
TOTAL	**26 558**	**100,0%**	**25 676**	**26 773**	**882**	**3,4%**	**(215)**	**-0,8%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	35 317	100,0%	33 914	34 414	1 403	4,1%	903	2,6%
TOTAL	**35 317**	**100,0%**	**33 914**	**34 414**	**1 403**	**4,1%**	**903**	**2,6%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**8 759**	**-**	**8 238**	**7 641**	**521**	**6,32%**	**1 118**	**14,6%**
Achalandage (milliers)	3 382	-	3 382	3 488	-	-	(106)	-3,0%
Ratio d'autofinancement (%)	28,2	-	28,7	30,3	-	-	(2)	-6,7%

TABLEAU 36
Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2001-2011

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	*2010 B*	*2010 P*	*2011 B*
VAUDREUIL-HUDSON												
Coûts d'exploitation (milliers $)	18 976	19 603	20 410	22 364	22 736	23 696	23 264	24 757	29 471	*34 414*	*33 914*	*35 317*
Revenus usagers nets (milliers $)	4 740	4 432	4 820	5 411	6 038	8 077	8 538	9 951	9 556	*10 420*	*9 723*	*9 977*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	3 137	3 039	3 093	3 074	3 076	3 166	3 268	3 463	3 463	*3 488*	*3 382*	*3 382*
Ratio d'autofinancement (%)	25,0	22,6	23,6	24,2	26,6	34,1	36,7	40,2	32,4	*30,3*	*28,7*	*28,2*
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,33	0,32	0,33	0,35	0,35	0,33	0,32	0,32	0,38	*0,44*	*0,44*	*0,46*
Taux de ponctualité (%)	98,6	97,7	94,6	95,2	96,0	97,1	95,0	97,0	93,1	*94,7*	*94,7*	*94,7*

FIGURE 8
Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2001-2011



8.3.3 LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME

Revenus

Pour 2010, les recettes des usagers sont évaluées à 8,3 M$; en 2011, elles s'établissent à 8,5 M$.

Dépenses

Pour 2010, l'AMT prévoit des dépenses de 18,4 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2011, les dépenses prévues sont de 18,9 M$, ou 2,7 % de plus que la prévision 2010, qui tient notamment compte des hausses contractuelles (clauses d'indexation du CP). L'augmentation est également expliquée par l'accroissement des équipements requis pour assurer la fiabilité sur le réseau et de l'augmentation des dépenses d'entretien de ces nouveaux équipements.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 44,8 % en 2011.

TABLEAU 37

Revenus et dépenses – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
REVENUS								
Recettes usagers	8 471	47,9%	8 262	8 886	209	2,5%	(415)	-4,7%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	775	4,4%	705	705	70	9,9%	70	9,9%
Aide à l'intégration tarifaire	4	-	7	7	(3)	-42,9%	(3)	-42,9%
Contributions municipales	7 563	42,7%	7 364	7 364	199	2,7%	199	2,7%
PAGASTC – MTQ	887	5,0%	925	1 375	(38)	-4,1%	(488)	-35,5%
TOTAL	**17 700**	**100,0%**	**17 263**	**18 337**	**437**	**2,5%**	**(637)**	**-3,5%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	18 908	100,0%	18 404	18 404	504	2,7%	504	2,7%
TOTAL	**18 908**	**100,0%**	**18 404**	**18 404**	**504**	**2,7%**	**504**	**2,7%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**1 208**	-	**1 141**	**67**	**67**	**5,9%**	**1 141**	**1703,0%**
Achalandage (milliers)	**2 161**	-	**2 161**	**2 123**	-	-	**38**	**1,81%**
Ratio d'autofinancement (%)	**44,8**	-	**44,9**	**48,3**	-	-	**(3)**	**-7,2%**

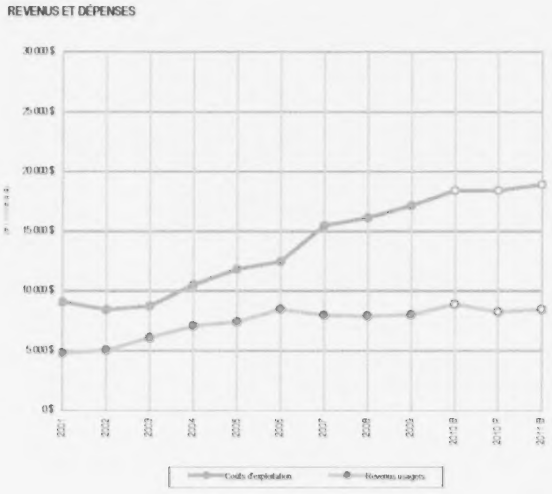
TABLEAU 38

Indicateurs de performance – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2001-2011

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	*2010 B*	*2010 P*	*2011 B*
BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME												
Coûts d'exploitation (milliers $)	9 089	8 445	8 735	10 520	11 825	12 467	15 473	16 122	17 152	*18 404*	*18 404*	*18 908*
Revenus usagers nets (milliers $)	4 793	5 048	6 073	7 064	7 419	8 478	7 980	7 903	8 015	*8 886*	*8 262*	*8 471*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	1 716	1 723	1 955	1 982	1 978	2 134	2 115	2 124	2 124	*2 123*	*2 161*	*2 161*
Ratio d'autofinancement (%)	52,7	59,8	69,5	67,1	62,7	68,0	51,6	49,0	46,7	*48,3*	*44,9*	*44,8*
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,19	0,20	0,19	0,21	0,26	0,24	0,30	0,31	0,33	*0,35*	*0,35*	*0,36*
Taux de ponctualité (%)	86,1	97,3	97,8	91,8	96,2	96,2	95,3	96,0	97,5	*97,2*	*97,2*	*97,2*

FIGURE 9

Indicateurs de performance – Ligne Blainville-Saint-Jérôme – 2001–2011



8.3.2. Ligne Mont-Saint-Hilaire

Revenus

Pour 2010, les recettes des usagers sont évaluées à 6,2 M$; en 2011, elles s'établissent à 6,7 M$, soit une hausse de 0,5 M$ par rapport à la prévision 2010.

Dépenses

Pour 2010, l'AMT prévoit des dépenses de 19,9 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2011, les dépenses prévues sont de 20,1 M$, ou 1,4 % de plus que la prévision 2010.

Le ratio d'autofinancement prévu en 2011 est de 33,4 %.

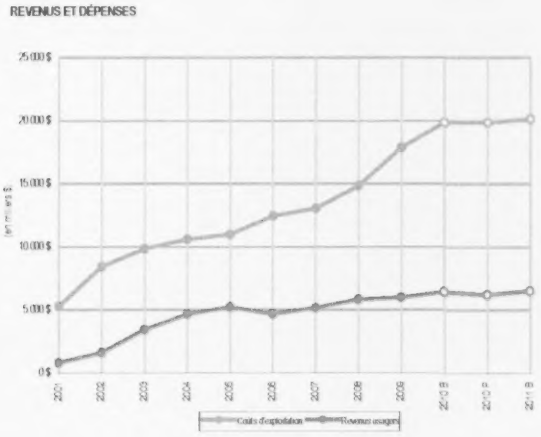
TABLEAU 39
Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
REVENUS								
Recettes usagers	6 732	38,6%	6 204	6 404	528	8,5%	328	5,1%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	202	1,2%	184	184	18	9,8%	18	9,8%
Aide à l'intégration tarifaire	2	-	3	3	(1)	-33,3%	(1)	-33,3%
Contributions municipales	8 056	46,2%	7 948	7 948	108	1,4%	108	1,4%
PAGASTC – MTQ	2 438	14,0%	2 402	2 252	36	1,5%	186	8,3%
TOTAL	**17 430**	**100,0%**	**16 741**	**16 791**	**689**	**4,1%**	**639**	**3,8%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	20 142	100%	19 871	19 871	271	1,4%	271	1,4%
TOTAL	**20 142**	**100,0%**	**19 871**	**19 871**	**271**	**1,4%**	**271**	**1,4%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**2 712**	-	**3 130**	**3 080**	**(418)**	**-13,4%**	**(368)**	**-11,9%**
Achalandage (milliers)	**1 865**	-	**1 811**	**1 736**	**54**	**3,0%**	**129**	**7,4%**
Ratio d'autofinancement (%)	**33,4**	-	**31,2**	**32,2**	**2**	**7,1%**	**1**	**3,7%**

TABLEAU 40
Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2001-2011

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010 B	2010 P	2011 B
MONT-SAINT-HILAIRE												
Coûts d'exploitation (milliers $)	5 294	8 421	9 839	10 599	10 984	12 446	13 053	14 840	17 881	*19 871*	*19 871*	*20 142*
Revenus usagers nets (milliers $)	808	1 610	3 422	4 661	5 218	4 651	5 153	5 816	5 977	*6 404*	*6 204*	*6 732*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	263	657	1 041	1 287	1 358	1 399	1 504	1 693	1 693	*1 736*	*1 811*	*1 865*
Ratio d'autofinancement (%)	15,3	19,1	34,8	44,0	47,5	37,4	39,5	39,2	33,4	32,2	31,2	33,4
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	-	0,68	0,45	0,39	0,37	0,41	0,40	0,40	0,48	0,52	0,50	0,49
Taux de ponctualité (%)	98,4	98,2	97,7	96,5	96,4	96,8	95,0	94,2	98,1	97,8	97,8	97,8

FIGURE 10
Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2001-2011



8.3.3. Ligne Candiac

Revenus

Pour 2010, les recettes des usagers sont évaluées à 2,3 M$; en 2011, elles s'établissent à 2,4 M$.

Dépenses

Pour 2010, l'AMT prévoit des dépenses de 9,8 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2011, les dépenses prévues sont de 10,5 M$, ou 7,5 % de plus que la prévision 2010. L'augmentation provient principalement de l'application du nouveau programme d'entretien.

Le ratio d'autofinancement prévu en 2011 est de 22,8 %.

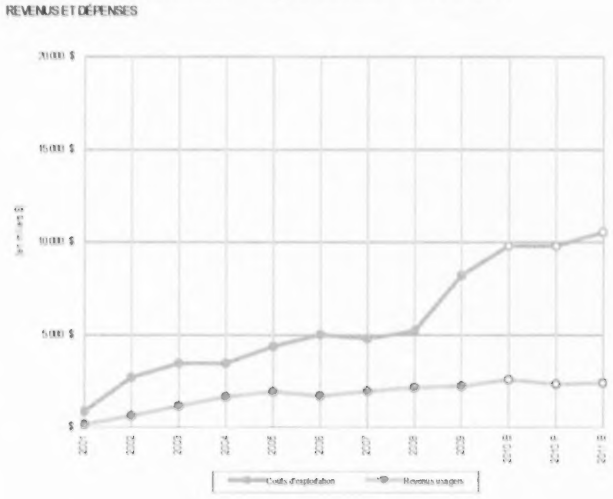
TABLEAU 41
Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
REVENUS								
Recettes usagers	2 403	30,0%	2 331	2 568	72	3,1%	(165)	-6,4%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	103	1,3%	95	95	8	8,4%	8	8,4%
Aide à l'intégration tarifaire	1	-	1	1	-	-	-	-
Contributions municipales	4 217	52,7%	3 925	3 925	292	7,4%	292	7,4%
PAGASTC – MTQ	1 281	16,0%	1 326	1 606	(45)	-3,4%	(325)	-20,2%
TOTAL	**8 005**	**100,0%**	**7 678**	**8 195**	**327**	**4,3%**	**(190)**	**-2,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	10 543	100%	9 805	9 805	738	7,5%	738	7,5%
TOTAL	**10 543**	**100,0%**	**9 805**	**9 805**	**738**	**7,5%**	**738**	**7,5%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**2 538**	-	**2 127**	**1 610**	**411**	**19,3%**	**928**	**57,6%**
Achalandage (milliers)	**683**	-	**663**	**687**	**20**	**3,0%**	**(4)**	**-0,6%**
Ratio d'autofinancement (%)	**22,8**	-	**23,8**	**26,2**	**(1)**	**-4,1%**	**(3)**	**-13,0%**

TABLEAU 42
Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2001-2011

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	*2010 B*	*2010 P*	*2011 B*
CANDIAC												
Coûts d'exploitation (milliers $)	866	2 692	3 455	3 455	4 379	5 004	4 798	5 208	8 220	9 805	9 805	10 543
Revenus usagers nets (milliers $)	164	613	1 154	1 641	1 934	1 697	1 959	2 156	2 228	2 568	2 331	2 403
Achalandage annuel (milliers de pass.)	56	227	367	471	523	538	591	665	665	687	663	683
Ratio d'autofinancement (%)	18,9	22,8	33,4	47,5	44,2	33,9	40,8	41,4	27,1	26,2	23,8	22,8
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,00	0,76	0,57	0,44	0,52	0,54	0,46	0,45	0,71	0,82	0,85	0,89
Taux de ponctualité (%)	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5

FIGURE 11
Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2001-2011



9. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

Pour 2011, le soutien au développement et la promotion du transport collectif totalisent 2,3 M$, soit un montant inférieur de 0,450 M$ par rapport au budget 2010 (TABLEAU 43). Cette aide finance plusieurs projets, dont ceux cités ci-après.

Information et service à la clientèle

Les services métropolitains d'information et de service à la clientèle convergent autour du portail Internet de l'AMT, du système téléphonique Allo-TRAM étroitement relié au centre d'appels de l'AMT, et du système métropolitain de numérotation et d'harmonisation des panneaux d'arrêts d'autobus. Pour 2011, les actions planifiées portent sur la consolidation de ces services et sur leur arrimage avec ceux des autres organismes de transport.

Programme de fidélisation aux transports collectifs

OPUS : Ce nouveau programme a été mis en place par l'AMT, en novembre 2010, en partenariat avec la STL, le CIT Sorel-Varennes, le CIT Le Richelain et le CIT Roussillon. Il permet à un usager d'acheter un abonnement annuel aux transports collectifs au rabais, de payer par carte de crédit ou virement bancaire, et de recevoir par courrier postal une carte OPUS contenant des titres mensuels TRAM, TRAIN, CAL, Sorel-Varennes, Le Richelain ou Roussillon. Le paiement se fait en 11 versements mensuels, alors que le 12e titre est gratuit, ce qui correspond à un rabais tarifaire de 8,33 % par an. Pour 2011, nous allons revoir et bonifier le programme d'abonnement et rendre le service disponible aux autres AOT.

OPUS au boulot : Depuis novembre 2006, le projet pilote d'abonnement annuel aux transports collectifs avec les employés du MTQ s'est étendu à d'autres employeurs de la région métropolitaine de Montréal, grâce à un partenariat entre l'AMT, l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM), la STL, la STM et le RTL. Il était jusqu'à récemment connu sous l'appellation d'Accès annuel allégo aux transports collectifs. L'AMT agit comme gestionnaire et s'est engagée auprès de ses partenaires à rembourser toute perte résultant de la vente de titres mensuels au rabais.

Duo auto+bus : Ce programme fait suite à un partenariat entre l'AMT et la STL avec Communauto. Il permet de jumeler un abonnement annuel aux transports collectifs et un abonnement annuel à Communauto. L'usager a le choix parmi les deux options suivantes :

- en souscrivant à un abonnement annuel aux transports collectifs, il bénéficie d'une inscription gratuite à Communauto, ce qui représente une exonération des frais d'inscription habituels de 537 $ (option offerte depuis octobre 2005) ;
- en souscrivant à Communauto et à un abonnement annuel aux transports collectifs, il bénéficie d'un rabais mensuel de 8,33 % sur son abonnement aux transports collectifs, ce qui correspondant à un 12e mois gratuit (option disponible depuis novembre 2006).

Communauto gère le programme, en fait la promotion et reçoit un montant de 8 $ par titre mensuel CAL ou TRAM 3 vendus. La STL assure les relations avec Communauto, notamment quant à la livraison des CAL et des TRAM 3 et à la perception des recettes. L'AMT rembourse à la STL une commission de 8 $ payable à Communauto pour chaque titre mensuel CAL ou TRAM 3 vendus. En contrepartie, le produit de la vente provenant du 12e titre mensuel CAL ou TRAM 3 est conservé par l'AMT. Ce programme s'est poursuivi en 2010, alors que des négociations sont en cours afin de transférer la gestion du programme à l'AMT et intégrer à l'entente originale la deuxième option rendue disponible depuis novembre 2006.

Gestion de la demande

Programme allégo : Dans le cadre de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC), le gouvernement a annoncé son intention de soutenir les alternatives à l'automobile en solo, à l'exemple de la démarche allégo pilotée par l'AMT depuis 2000. À cet effet, le nouveau Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes offre des subventions :

- aux employeurs désireux de rendre accessibles aux employés des formes de transport autres que l'automobile en solo (transport en commun, covoiturage, vélo, marche et télétravail) ;
- aux centres de gestion des déplacements (CGD).

Politique d'intermodalité vélo/transport collectif : L'AMT poursuit le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, notamment par l'augmentation du nombre de stationnements pour vélos dans les équipements métropolitains, de supports à vélo sur les autobus, du transport des vélos à bord de certaines lignes de trains de banlieue, et de parcs de vélos en libre-service. Pour 2011, une révision de la politique d'utilisation des vélos sur les trains et certaines mesures faisant la promotion du vélo en libre-service et de l'autopartage seront mises de l'avant.

Promotion des transports collectifs

En 2011, des campagnes de publicité sont prévues afin notamment de sensibiliser les utilisateurs au respect des voies réservées, de promouvoir les stationnements incitatifs pour covoitureurs, les autobus express métropolitains, les trains de banlieue ainsi que la vente des titres mensuels TRAM et des abonnements annuels dans le cadre du programme de fidélisation.

TABLEAU 43
Soutien au développement – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
Soutien au développement	2 300	100,0%	2 750	2 750	(450)	-16,4%	(450)	-16,4%

10. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Pour les exercices 2010 à 2014, l'Agence est assujettie à certaines dispositions de la Loi 100 qui oblige les organismes ciblés à réduire leurs dépenses de formation, de déplacements et de marketing d'un montant total de 25 %. Cette loi lui demandera d'effectuer des choix déchirants quant à la promotion du transport en commun.

Une autre particularité de la loi demande de réduire les dépenses de fonctionnement de 10 % sur quatre ans par rapport à celles encourues en 2009. Cette mesure, combinée à celle exprimée plus haut, force l'Agence à rationaliser encore plus ses dépenses d'exploitation et à imputer chacune de ses activités dans le centre de coût correspondant, selon les règles du nouveau cadre financier.

Pour 2011, les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont estimées à 7,4 M$, soit 3,5 % de moins que les prévisions 2010 (TABLEAU 44). La baisse est expliquée par la volonté de créer un fonds de roulement dans lequel seront imputées les dépenses amortissables sur plus d'une année, comme l'achat de mobilier et d'équipement informatique ainsi que les améliorations locatives ou autres équipements amortissables à moyen terme et non subventionnés. Les dépenses de fonctionnement représentent 2,6 % du budget global d'exploitation de l'AMT, soit un niveau inférieur à la moyenne de l'industrie (14,9 %)*.

TABLEAU 44
Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
Rémunération et avantages sociaux	**5 186**	**70,2%**	**5 209**	**5 221**	**(24)**	**-0,5%**	**(35)**	**-0,7%**
Autres dépenses de fonctionnement								
Honoraires professionnels	719	9,7%	698	600	21	3,0%	119	19,8%
Amélioration locative	-	-	158	-	(158)	-100,0%	-	-
Promotion, publicité et information à la clientèle	145	2,0%	233	400	(88)	-37,8%	(255)	-63,8%
Loyer	319	4,3%	257	450	63	24,4%	(131)	-29,0%
Fournitures de bureau	53	0,7%	138	200	(85)	-61,3%	(147)	-73,3%
Autres dépenses	961	13,0%	959	781	2	0,2%	180	23,0%
SOUS-TOTAL	**2 197**	**29,8%**	**2 443**	**2 431**	**(245)**	**-10,0%**	**(234)**	**-9,6%**
TOTAL	**7 383**	**100,0%**	**7 652**	**7 652**	**(269)**	**-3,5%**	**(269)**	**-3,5%**

* Données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU)

11. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES

Les autres postes budgétaires comprennent les revenus d'intérêts, de constats d'infraction et de vente des documents d'appels d'offres, ainsi que des dépenses comme les frais d'administration de la SAAQ (TABLEAU 45).

En 2010, l'AMT a déposé un budget amendé afin de transférer au Fonds d'exploitation les revenus commerciaux qui étaient alors imputés dans son Fonds d'immobilisations. Ces revenus sont estimés à 4,2 M$ en 2010 ; pour 2011, ils sont estimés à 4,5 M$.

De plus, en 2011, l'AMT réintroduit une réserve pour éventualité de 1 M$.

TABLEAU 45
Autres postes budgétaires – 2010-2011

(en milliers $)	BUDGET 2011		PRÉVISION 2010	BUDGET AMENDÉ 2010	ÉCART B2011 - P2010		ÉCART B2011 - B2010	
REVENUS								
Revenus	5 000	100,0%	4 872	5 172	128	2,6%	(172)	-3,3%
TOTAL	**5 000**	**100,0%**	**4 872**	**5 172**	**128**	**2,6%**	**(172)**	**-3,3%**
DÉPENSES								
Réserve pour éventualités	1 000	37,1%	-	-	1 000	-	1 000	-
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	1 696	62,9%	1 826	2 169	(130)	-7,1%	(473)	-21,8%
Provision pour dévaluation des PCAA	-	-	1 600	-	(1 600)	-100,0%	-	-
TOTAL	**2 696**	**100,0%**	**3 426**	**2 169**	**(730)**	**-21,3%**	**527**	**24,3%**
ÉCART	**2 304**	**-**	**1 446**	**3 003**	**858**	**59,3%**	**(699)**	**-23,3%**

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS
ACTUELS ET PROPOSÉS

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

LIGNES	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
		STATIONNEMENTS 2010	PLACES VÉLOS 2010	PLACES AUTOS 2010	RÉSULTATS 2009	PRÉVISION 2010	VARIATION 2010/2009
Deux-Montagnes	12	8	400	5 961	7 245 600	7 285 100	0,5%
Vaudreuil-Hudson	19	15	479	3 606	3 462 600	3 382 300	-2,3%
Blainville–Saint-Jérôme	10+3	6	260	3 069	2 124 100	2 180 900	1,7%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	156	2 777	1 693 200	1 810 700	6,9%
Candiac	5+3	4	81	876	665 000	662 800	-0,3%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**52**	**39**	**1 376**	**16 289**	**15 190 500**	**15 301 800**	**0,7%**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

DEUX-MONTAGNES	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (M+D train)		
	PLACES VÉLOS 2010	PLACES AUTOS 2010	ACHALANDAGE Prév. auto 2010	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2009	TAUX D'OCCUPATION Prév. 2010	RÉSULTATS 2009	PRÉVISION 2010	VARIATION 2010/2009
Deux-Montagnes	171	1 250	275 900	87%	87%	1 555 800	1 585 600	1,9%
Grand-Moulin	44	275	57 400	82%	83%	463 400	466 600	0,7%
Sainte-Dorothée	21	1 103	238 800	82%	86%	926 300	871 000	-6,0%
Île-Bigras	15	68	16 400	99%	95%	160 500	159 800	-0,4%
Roxboro-Pierrefonds	51	897	229 600	100%	100%	1 390 300	1 415 000	1,8%
Sunnybrooke	21	524	132 600	90%	100%	817 800	863 000	5,5%
Bois-Franc	21	754	159 300	78%	84%	704 800	667 000	-5,4%
Du Ruisseau	21	1 090	205 000	69%	74%	572 400	590 900	3,2%
Montpellier	14	-	-	0%	0%	614 900	629 800	2,4%
Mont-Royal	7	-	-	0%	0%	598 300	628 600	5,1%
Canora	14	-	-	0%	0%	353 600	354 700	0,3%
Gare Centrale	-	-	-	0%	0%	6 333 200	6 338 200	0,1%
TOTAL	**400**	**5 961**	**1 315 800**	**84%**	**87%**	**14 491 300**	**14 570 200**	**0,5%**
VAUDREUIL-HUDSON								
Rigaud	7	-	-	5%	0%	11 500	12 800	11,3%
Hudson	7	36	5 900	73%	65%	34 700	29 300	-15,6%
Vaudreuil	21	831	127 300	55%	61%	350 000	366 500	4,7%
Dorion	25	140	18 200	56%	51%	169 600	154 600	-8,8%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	23	184	36 600	71%	70%	208 000	178 900	-14,0%
Île-Perrot	22	290	56 600	79%	77%	225 100	228 200	1,4%
Sainte-Anne-de-Bellevue	14	336	38 300	48%	45%	146 000	135 200	-7,4%
Baie-d'Urfé	15	72	12 700	69%	70%	76 000	65 900	-13,3%
Beaurepaire	36	43	7 900	90%	73%	158 900	165 100	3,9%
Beaconsfield	79	465	110 400	92%	94%	693 900	689 700	-0,6%
Cedar Park	22	27	6 700	100%	98%	232 500	217 100	-6,6%
Pointe-Claire	30	645	82 400	53%	50%	339 400	331 600	-2,3%
Valois	23	115	27 500	90%	95%	258 200	258 800	0,2%
Pine Beach	30	-	-	0%	0%	134 600	138 100	2,6%
Dorval	34	402	73 500	71%	72%	242 300	235 900	-2,6%
Lachine	39	-	-	0%	0%	231 600	224 100	-3,2%
Montréal-Ouest	15	20	4 200	81%	83%	435 100	437 500	0,6%
Vendôme	37	-	-	0%	0%	1 289 700	1 178 400	-8,6%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	1 688 000	1 716 900	1,7%
TOTAL	**479**	**3 696**	**688 200**	**63%**	**65%**	**6 925 100**	**6 764 600**	**-2,3%**
BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	30	366	87 500	91%	94%	254 900	260 200	2,1%
Blainville	28	582	96 600	65%	66%	329 600	330 600	0,3%
Sainte-Thérèse	49	664	146 600	86%	87%	577 300	578 400	0,2%
Rosemère	34	431	74 600	75%	68%	411 400	416 900	1,3%
Sainte-Rose	38	756	94 000	46%	49%	301 800	310 000	2,7%
Vimont	14	270	43 000	57%	63%	159 900	167 500	4,8%
De la Concorde	53	-	-	0%	0%	554 500	588 600	6,1%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	0%	0%	133 600	136 700	2,3%
Chabanel	-	-	-	0%	0%	64 600	65 400	1,2%
Parc	7	-	-	0%	0%	874 900	883 500	1,0%
Montréal-Ouest	-	-	-	0%	0%	83 300	102 300	22,8%
Vendôme	-	-	-	0%	0%	126 900	126 800	-0,1%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	375 300	355 000	-5,4%
TOTAL	**260**	**3 069**	**542 300**	**69%**	**69%**	**4 243 800**	**4 321 900**	**1,7%**
MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	22	694	121 600	61%	69%	358 600	380 600	6,1%
McMasterville	30	672	80 300	44%	47%	326 300	320 400	-1,8%
Saint-Basile-le-Grand	60	374	82 100	78%	87%	317 000	319 500	0,8%
Saint-Bruno	15	555	89 100	60%	63%	271 600	287 500	5,9%
Saint-Hubert	14	225	86 600	100%	100%	206 000	223 100	8,3%
Saint-Lambert	15	257	60 700	99%	93%	224 600	289 300	28,8%
Gare Centrale	-	-	-	0%	0%	1 682 400	1 801 100	7,1%
TOTAL	**156**	**2 777**	**560 400**	**67%**	**71%**	**3 386 500**	**3 621 500**	**6,9%**
CANDIAC								
Candiac	7	110	20 800	80%	75%	65 200	67 300	3,2%
Delson	7	170	7 900	21%	18%	55 400	46 800	-15,5%
Saint-Constant	30	157	24 800	51%	61%	202 800	194 100	-4,3%
Sainte-Catherine	30	439	85 100	73%	77%	266 900	265 400	-0,6%
LaSalle	7	-	-	0%	0%	70 900	82 100	15,8%
Montréal-Ouest	-	-	-	0%	0%	37 900	51 800	36,7%
Vendôme	-	-	-	0%	0%	309 300	304 200	-1,6%
Lucien-L'Allier	-	-	-	0%	0%	321 600	313 900	-2,4%
TOTAL	**81**	**876**	**138 600**	**69%**	**62%**	**1 330 000**	**1 325 600**	**-0,3%**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1 376**	**16 289**	**3 104 500**	**72%**	**75%**	**30 380 900**	**30 683 800**	**0,7%**

ACTIFS DE L'AMT – RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN-AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS 2010	PLACES VÉLOS 2010	PLACES AUTOS 2010	RÉSULTATS 2009	PRÉVISION 2010	VARIATION 2010/2009
Express Chevrier	3	1	22	2 313	1 268 300	1 370 700	8,1%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**3**	**1**	**22**	**2 313**	**1 268 300**	**1 370 700**	**8,1%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS 2009	VARIATION 2009/2008
Angrignon	4	25	6 758 800	-2,1%
Brossard	4	41	2 292 500	3,8%
Cartier	2	24	4 952 300	2,5%
Côte-Vertu	3	23	12 052 400	-0,1%
De Montarville	2	7	202 300	40,1%
Henri-Bourassa Nord	2	7	1 133 000	-9,8%
Henri-Bourassa Sud	1	14	6 379 500	-9,8%
Le Carrefour	2	15	471 400	-13,2%
Longueuil	7	54	12 865 600	0,0%
Montmorency	3	17	5 081 000	6,0%
Radisson	5	15	3 881 900	-2,5%
Repentigny	2	12	336 100	1,8%
Centre-Ville	10	75	11 344 600	0,0%
Saint-Eustache	2	8	370 200	17,9%
Sainte-Thérèse	2	14	1 040 600	9,6%
Terrebonne	1	19	1 920 400	4,3%
TOTAL	**52**	**370**	**71 882 600**	**-0,4%**

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Bretelle Tellier	-	1,5	1,5
A25	-	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10,7	10,8
Avenue du Parc	oui	3,5	3,0
Boul. Newman	-	3,2	3,2
Boul. Pie-IX	-	8,5	8,5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/N132-138/Bretelle Mercier	oui	6,2	0,1
Boul. Taschereau	oui	5,4	5,4
Bretelle Taschereau	-	0,5	-
Côte-des-Neiges	-	5,1	4,8
Henri-Bourassa	-	8,3	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Boul. Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
Route 116	-	1,2	1,3
Route 132/Montbrun	-	2,0	-
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Rue Sherbrooke Est	-	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
Concorde/Notre-Dame		2,7	2,7
TOTAL		**85,2**	**73,5**

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE AUTO		
	PLACES VÉLOS 2010	PLACES AUTOS 2010	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2009	Prév. 2010	RÉSULTATS 2009	PRÉVISION 2010	VARIATION 2010/2009
Angrignon	86	733	65%	68%	120 700	121 600	0,7%
Beauharnois (ouverture fin juin 2010)	-	50	-	-	-	-	-
Brossard-Chevrier	22	2 313	88%	83%	452 700	486 500	7,5%
Brossard-Panama	76	950	100%	100%	257 200	255 600	-0,6%
Cartier	60	599	91%	100%	111 600	153 400	37,5%
Chambly	7	335	85%	95%	72 100	80 500	11,7%
Châteauguay	15	349	91%	93%	79 600	81 700	2,6%
De Montarville	35	307	81%	83%	62 300	64 800	4,0%
De Mortagne	15	125	24%	20%	7 600	8 900	17,1%
Georges-Gagné	15	432	87%	92%	94 900	100 800	6,2%
La Prairie	7	507	85%	89%	108 400	113 700	4,9%
Le Carrefour	37	226	15%	16%	8 800	9 000	2,3%
Longueuil	500	2 370	60%	56%	359 400	333 300	-7,3%
Mercier	7	33	94%	92%	7 800	7 700	-1,3%
Montmorency	252	1 217	89%	94%	272 000	289 800	6,5%
Namur	18	428	92%	94%	98 700	101 400	2,7%
Radisson	20	518	98%	86%	127 800	116 100	-9,0%
Repentigny	14	291	65%	68%	44 900	48 500	8,0%
Seigneurial	10	125	40%	45%	12 600	14 100	11,9%
Saint-Eustache	31	20	80%	70%	4 000	4 000	0,0%
Sainte-Julie	22	248	98%	94%	61 300	59 000	-3,8%
Sherbrooke	-	270	53%	57%	37 500	40 400	7,7%
Terrebonne	71	857	88%	94%	189 800	203 500	7,2%
TOTAL	**1 320**	**13 320**	**88%**	**89%**	**2 591 500**	**2 694 300**	**4,0%**
TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTM-A)	**2 616**	**29 609**	**75%**	**77%**	**5 562 900**	**5 798 800**	**4,3%**

Agence métropolitaine de transport
500, Place d'Armes, 25e étage
Montréal (Québec) H2Y 2W2
Tél. : 514 287-2464 / Téléc. : 514 287-2460
www.amt.qc.ca